EUROPE : 5 FR. 50; AUTRES PAYS : 6 FR. 50

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : BERNARD

VIE AU GRAND AIR

JACQUES SCHNEIDER A KHARTOUM

Jacques Schneider a réussi à remonter le Nil en glisseur, du Caire à Khartoum.
(Moteur 130 chevaux Salmson-Canton Unné, hélice Chauvière.)

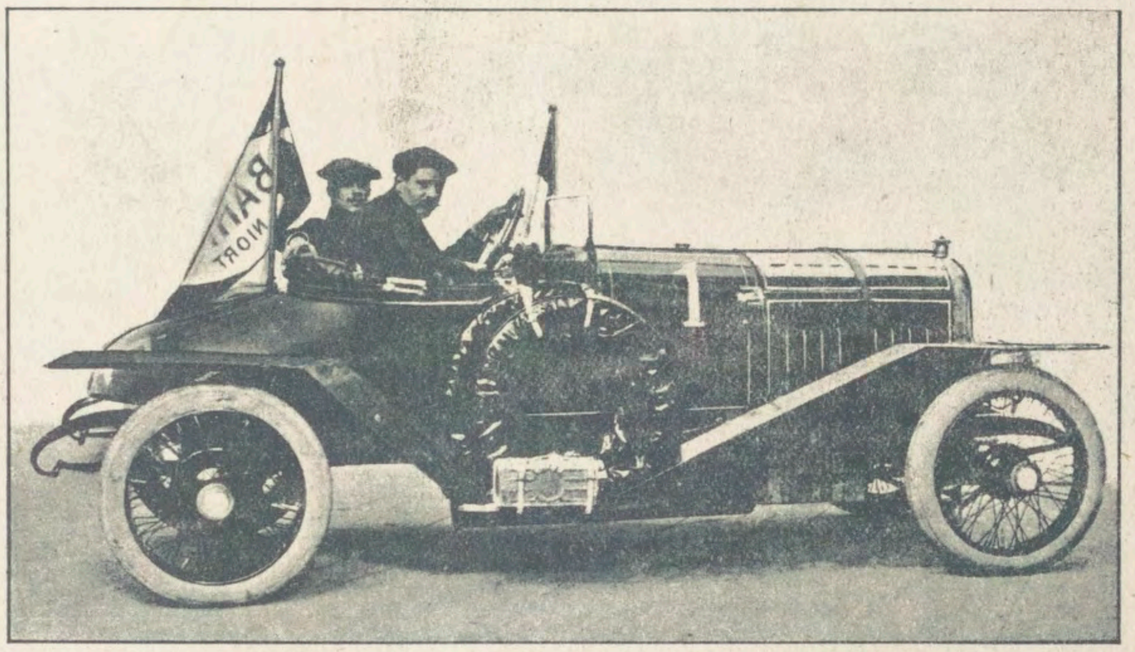
PIERRE LAFITTE & Cie

Rédaction et Administration : 99, avenue des Champs-Élysées, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Triomphe des VOITURES et des MOTEURS BARRÉ BALLOT

3 voitures au départ



3 voitures à l'arrivée

TROIS TOURS DE FRANCE - TROIS VICTOIRES

Première étape. — Paris-Boulogne.
3 voitures Barré prennent le départ. — 3 voitures arrivent.

Meeting de Boulogne. — 3 kil. en palier. — 6e Catégorie : **BARRÉ**, 1er, 3e et 4e. **(Moteur BALLOT)**

Course du mille en côte. — 6e Catégorie : **BARRÉ**, 1er, 2e et 3e. **(Moteur BALLOT)**

300 mètres en côte : **BARRÉ**, 2e, 3e et 4e. - Classement général : **BARRÉ**, 1er, 2e et 3e. **(Moteur BALLOT)** **(Moteur BALLOT)**

Deuxième étape. — Boulogne-sur-Mer-Verdun.
3 voitures Barré prennent le départ. — 3 voitures arrivent.

Troisième étape. — Verdun-Dijon.
3 voitures Barré prennent le départ. — 3 voitures arrivent.

Quatrième étape. — Dijon-Lyon.
3 voitures Barré prennent le départ. — 3 voitures arrivent.

Course de côte de Limonest. — 6e Catégorie : **BARRÉ**, 1er, 4e et 5e. **(Moteur BALLOT)**

Cinquième étape. — Lyon-Nice.
3 voitures Barré prennent le départ. — 3 voitures arrivent.

Sixième étape. — Nice-Avignon.
3 voitures Barré prennent le départ. — 3 voitures arrivent.

Course du kilomètre : **BARRÉ**, 1er, 4e et 5e. **(Moteur BALLOT)**

Neuvième étape. — Pau : Course de côte : 1er **BARRÉ**. **(Moteur BALLOT)**

Au départ : 34 concurrents -- A l'arrivée : 13 concurrents

Les BARRÉ sont en tête

Trois Tours de France courus
Trois Tours de France gagnés } *RECORD.*

Livré à la méditation des acheteurs éventuels d'une voiture automobile !

Bureaux et Usines à NIORT. — MAGASIN DE VENTE : **212, boulevard Pereire, PARIS.**

17e Année. — N° 811. Le Numéro : **50** Centimes. EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70 4 Avril 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

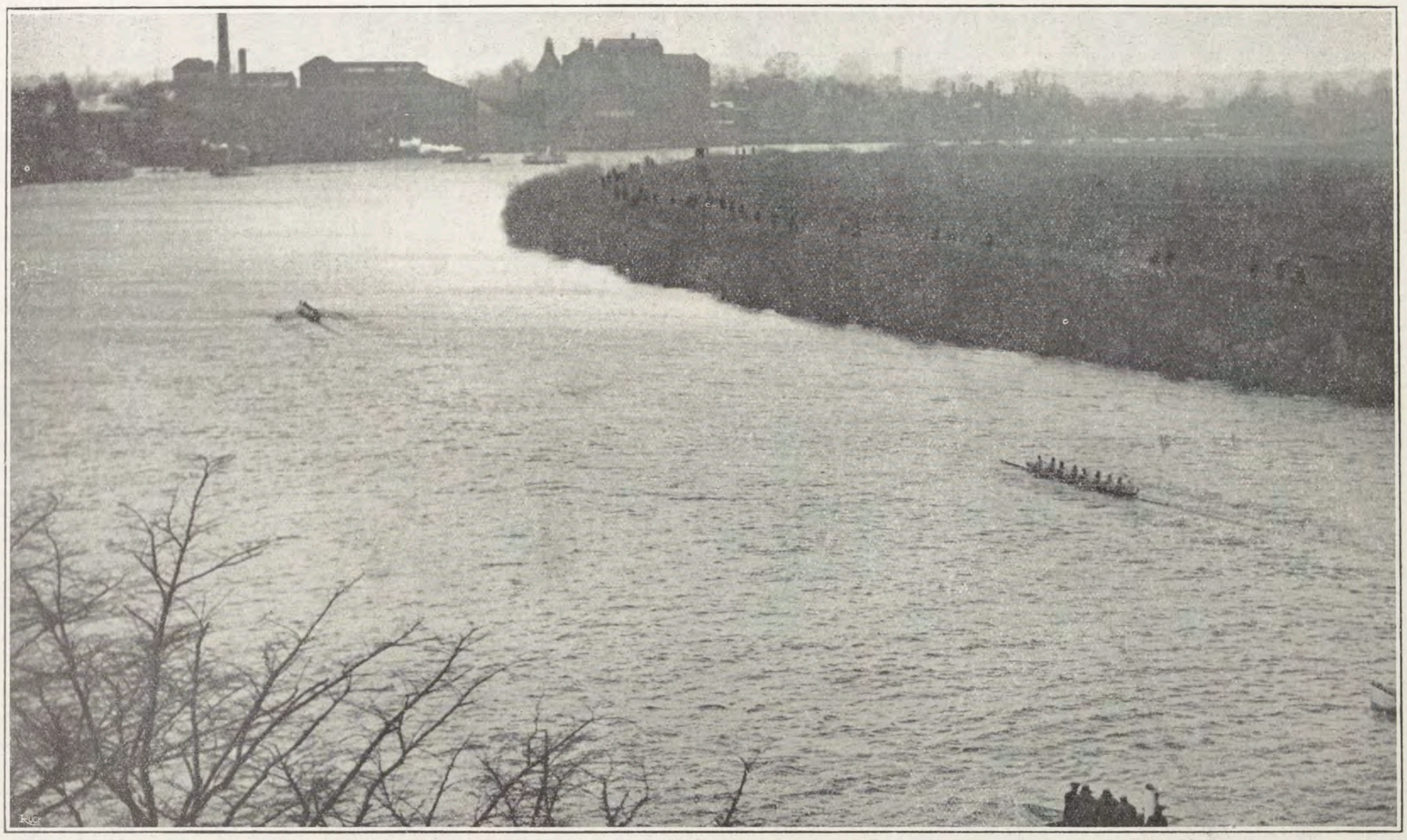
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande

Friol. Van Bever. Bailey.

DE " PUR ", BAILEY DEVIENT UN CHAMPION " PRO "

La réouverture des vélodromes en plein air a été marquée dimanche dernier par un fait sensationnel : l'amateur anglais Bailey qui avait remporté tous les Grands Prix de Paris, tous les championnats d'Angleterre et du monde qu'il avait disputés, faisait ses débuts de professionnel au vélodrome Buffalo. Il était opposé à un trio particulièrement redoutable et composé de grands champions : le Français Friol, l'Allemand Lorenz et le Belge Van Bever. Bailey remporta la victoire dans ses trois courses, battant successivement dans l'ordre Van Bever et Friol, Van Bever et Lorenz, Lorenz et Friol.



UNE PHASE INTÉRESSANTE DE LA COURSE OXFORD-CAMBRIDGE

Le brusque tournant que l'on voit ici est un des points du parcours, où se décide d'une façon à peu près définitive le sort des équipes. Il est rare que celle qui vire en tête, avec une avance assez sensible, soit remontée.

LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

PAR REGINALD GESSLING.

Le grand match annuel Oxford-Cambridge a été couru samedi dernier sur le classique parcours de Putney à Mortlake. Il s'est terminé par la victoire du huit de Cambridge. A propos de cette épreuve, si sensationnelle en Angleterre, nous avons demandé à M. Reginald Gessling, le grand propagateur du rowing en France, et lui-même plusieurs fois champion de France, certains détails inconnus chez nous, sur l'organisation, la formation des équipes, et, donnant plus d'ampleur à la question, de nous tracer brièvement la physionomie du rowing anglais en général, sport dans lequel nos voisins d'outre-Manche ont acquis et su conserver une évidente supériorité.

OXFORD-CAMBRIDGE ! Evénement sportif sensationnel, certes. On en parle dans tout le Royaume-Uni, longtemps même avant le jour de la course. On suit de près l'entraînement des équipes concurrentes, et le travail fourni par chacune d'elles, soumis à la critique des connaisseurs, influe d'une façon décisive sur l'orientation des paris. Car on parie beaucoup sur les chances respectives des adversaires qui l'un et l'autre portent pas mal d'argent public. On peut dire que toutes les classes de la société s'en mêlent et que l'argent vient aux donneurs de tous les côtés à la fois. Le goût anglais, son tempérament sont ainsi faits pour le rowing, que les plus humbles, comme les plus favorisés de la fortune, — chacun suivant l'étendue de ses ressources, — appuie d'espèces sonnantes la chance du concurrent de la victoire duquel il est persuadé. Et cette simple course de bateaux entre jeunes gens d'universités rivales et amies prend les proportions d'un événement.

Henley, qui est en quelque sorte l'Epsom du rowing, jouit d'une faveur non moins égale. Le meeting annuel qui s'y déroule donne lieu à une manifestation qui n'a pas encore d'égale en France, parce que — chose étrange chez un peuple qui s'est révélé si spontanément et si brillamment sportif — parce que le goût de la vie sur l'eau et du sport nautique ne s'y développent qu'avec une incompréhensible lenteur.

Oxford-Cambridge, âpre et classique rencontre sur le terrain du sport, entre deux universités également célèbres, demeure, après de longues et de longues années, la grande épreuve nationale que l'Angleterre traditionnaliste a soigneusement respectée. C'est la plus ancienne course inscrite dans les annales du rowing anglais, et c'est peut-être aussi l'épreuve à laquelle la jeunesse universitaire se prépare avec la persévérance la plus enthousiaste, la plus sincère et la plus disciplinée également. Pour tous ceux qui avaient suivi de près l'entraînement des deux équipes la victoire de Cambridge ne faisait pas de doute. Les Cantabs maient d'une nage plus soutenue, plus longue que leurs adversaires et bien que les Oxonians fissent du beau travail, il n'était pas comparable à celui du team de Cambridge. Ce dernier a beaucoup profité des conseils de Barry. Il n'y eut, en réalité, pas de lutte sévère, cette année, entre ces équipes depuis si longtemps rivales. Cambridge a gagné de bout en bout, sans jamais avoir été menacé.

Les hommes de Cambridge, partis très vite, prenaient immédiatement sur les Oxonians, une légère avance. Et dès lors, ils ne devaient plus être remontés. Au bout de 1.200 mètres, les Cantabs avaient une bonne longueur d'avance, et cette distance s'augmentait au fur et à mesure que l'épreuve touchait à sa fin. Le « huit » bleu ciel s'en allait toujours d'une allure souple, puissante, bien régulièrement rythmée, contre laquelle ne pouvait rien faire la nage courte et un peu saccadée d'Oxford. En fait, les Oxonians n'ont jamais menacé leurs rivaux, et les Cantabs finirent avec plusieurs longueurs, malgré un enlevage sans résultat, et d'ailleurs peu soutenu de l'équipe d'Oxford.

L'épreuve était courue pour la soixante et onzième fois. Gagnée par Cambridge trente-deux fois, elle le fut par Oxford trente-neuf fois. Une rencontre donna lieu à un dead-heat. Cambridge fit samedi, 20 min. 23 sec. le record reste à Oxford par 18 min. 29 sec. Mais il faut se garder d'attacher trop d'importance aux temps chronométrés sur l'eau. Diverses considérations climatériques en faussent souvent trop la signification.

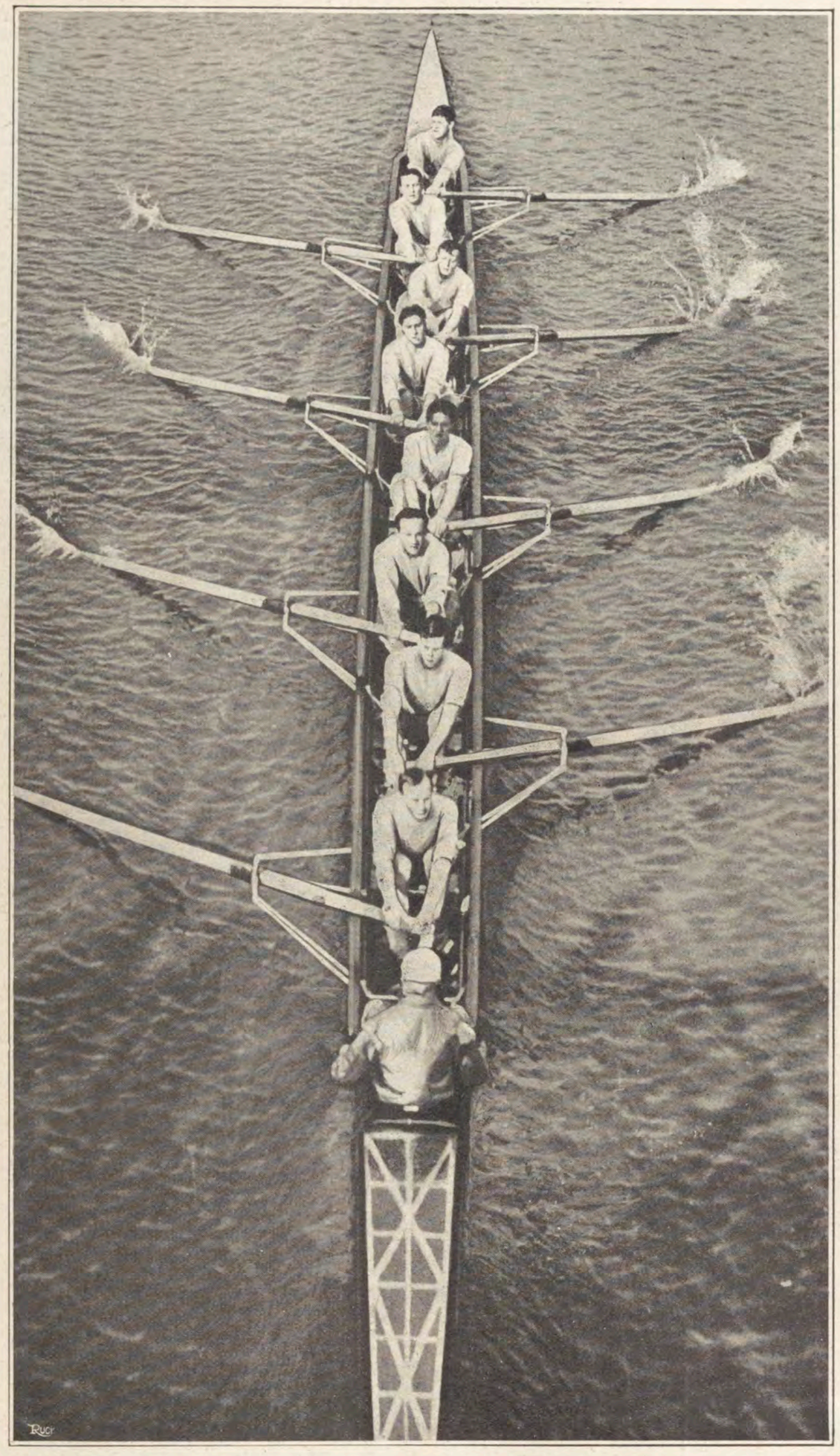
On conçoit qu'une compétition aussi sévère, une victoire si ardemment désirée ne soit acquise qu'au prix d'une organisation préalable très étudiée, ne laissant place qu'au strict minimum d'imprévu. Dans l'une et l'autre universités, les postulants au rôle d'équipier ne manquent pas. Mais ici du désir exprimé à sa réalisation, il y a un abîme à passer et combien en est-il qui ne le franchissent pas ! La composition de l'équipe chargée de défendre les couleurs de l'université qu'elle représente est la résultante d'une sélection de laquelle est bannie toute considération autre que celle qui conduit à trouver parmi les candidats les huit hommes les plus qualifiés pour former un ensemble homogène, chaque équipier devant, en raison de ses qualités naturelles, occuper dans le huit la place qui lui convient et où il donnera la meilleure utilisation pour le bien commun de toute l'équipe. C'est le principe connu du meilleur homme placé à sa meilleure place. Tout ce qui est question de sentiment, tout ce qui peut avoir l'apparence d'un passe-droit n'est même pas envisagé. Le « fils à papa » et l'influence qui le pousse se heurtent à une règle qu'il est inutile d'espérer voir fléchir. Cette sélection est faite non seulement pour la nécessité immédiate mais aussi pour l'avenir. C'est

ainsi qu'indépendamment des jeunes gens désignés pour former le huit qui courra l'année même, d'autres, qui ne sont pas immédiatement «désirables», formeront la réserve pour l'année suivante, étant données les qualités dont ils font preuve, et travailleront d'ores et déjà afin d'être en état de tenir le rôle qui peut éventuellement leur être confié.

Cette sélection, si rigoureusement établie, est faite par les soins d'un comité spécial composé de personnalités notoirement qualifiés pour émettre, en l'espèce, des avis écoutés.

Lorsque, dans chaque université, le huit a été officiellement et définitivement formé, mettant fin aux préoccupations préliminaires des recteurs et aux espérances secrètes de bien des jeunes gens, l'équipe est immédiatement mise au travail. Pour donner la nage aux équipiers et régler la progression de l'entraînement on fait appel à des rameurs dont le passé garantit la compétence et aussi à des scullers professionnels, car le rowing professionnel, inconnu en France, a existé de tout temps en Angleterre où il a mis en valeur des hommes absolument remarquables.

Durant la période d'entraînement, tous les élèves de l'université s'inquiètent de la condition de leurs camarades et cherchent à savoir ce qui se passe chez le concurrent. Cet état d'esprit et l'émulation qui en est consécutive décuplent l'énergie des équipiers. Une rigoureuse discipline, strictement observée par tous les hommes, met d'ailleurs le « huit » dans les mains du capitaine d'entraînement, qui dirige, commande, avec d'autant plus d'autorité et de confiance qu'il a la certitude d'être toujours obéi. Pas d'ambition, pas d'amour-propre personnels parmi les équipiers, les individualités disparaissent, pour faire place à des impersonnalités, à des numéros. Grâce à cette soumission exemplaire et en jouant de chaque équipier, comme les circonstances lui commandent de le faire, le capitaine d'entraînement arrive à obtenir le maximum d'homogénéité chez son équipe, parfaitement docile, parfaitement maniable. Le travail se poursuit ainsi, régulier, presque mathématiquement réglé avec un zèle dont on ne peut se faire une idée exacte.



L'ÉQUIPE DE CAMBRIDGE

L'équipe de Cambridge, victorieuse du « huit » d'Oxford, rentre après sa victoire.

Mais ce n'est point tout ; la surveillance médicale intervient aussi d'une façon à peu près permanente. Elle est effective mais discrète. On ne la voit se manifester d'une façon plus précise que quand un des équipiers marque une défaillance ou se plaint, ne fût-ce que d'un malaise passager, d'une mauvaise disposition physique. Alors, il est examiné de près. L'examen physiologique renouvelé décide de son cas. Mais le fait est extrêmement rare, d'un homme obligé d'abandonner l'entraînement et de céder sa place à un autre. Cependant on n'hésite pas à faire cette substitution quand la résistance d'un équipier inspire des doutes. La régime alimentaire n'est pas, à vrai dire, l'objet d'une préoccupation bien spéciale ; nourriture saine, suffisante à soutenir les hommes, pas échauffante. En principe, tout ce que l'estomac s'assimile bien, tout ce qui n'entraîne pas de fatigue alimentaire peut être absorbé. Il y a cinq ans, les équipiers de Cambridge s'étaient nourris avec des œufs. C'est à ces œufs qui avaient formé le plus clair de leur alimentation, qu'ils attribuèrent leur victoire cette année-là. A vrai dire ils gagnèrent simplement parce qu'ils étaient les meilleurs. Toutefois, la surveillance médicale s'étend indistinctement à tous les équipiers et pendant toute la durée de l'entraînement, aux fonctions respiratoires et au cœur, afin de constater, après chaque descente de bateau, les symptômes, s'il en est, de trouble cardiaques.

Le jour de la course — le grand jour — il y a grand hourvari dans les deux universités et naturellement les élèves ont congé. Sur les berges, ce jour-là, règne une animation inaccoutumée. Sur tout le parcours de la course, c'est une poursuite acharnée en automobile, à bicyclette, voir à pied, afin de ne pas lâcher les équipes et pour suivre les péripéties du match de bout en bout. L'Anglais, si calme, se départit de son flegme ordinaire, et le contraste est si profond qu'on dirait d'un peuple spontanément transformé, un peuple qui aurait tout à coup changé de race.

C'est que la lutte est toujours palpitante d'intérêt entre deux équipes auprès l'une de l'autre et également bien préparées.

Aussi les cris multiples d'encouragement se croisent-ils sans cesse dans l'air et vont-ils crescendo à mesure que la compétition approche plus près de sa fin. Le dernier acte de la pièce sur lequel le rideau tombe est rapidement joué. Les parieurs heureux passent à la caisse, les autres font bonne contenance, vainqueurs et vaincus fraternisent en de succulentes agapes et le nom de l'équipe victorieuse va s'inscrire au tableau d'honneur de l'université à laquelle elle appartient.

LE ROWING ANGLAIS

Un tel enthousiasme, chez un peuple si froid, explique le prestige dont a toujours joui le sport nautique en Angleterre. De tout temps la jeunesse y a aimé la vie sur l'eau et le rowing. C'est pourquoi les clubs aux sociétaires si nombreux recrutent chaque année un contingent nouveau d'adhérents. On comprend dès lors qu'il est facile, dans cette pléiade toujours grossissante de jeunes rowingmen, de trouver les éléments indispensables à la constitution de belles équipes et à la formation de scullers.

C'est le contraire de ce qui se passe en France où le recrutement des rameurs est beaucoup plus limité. Les grands clubs, tels le Leander, qui réunit la jeunesse universitaire d'Oxford et de Cambridge ; le London R. C., le Thames R. C. ; le Kensington R. C., n'ont pour défendre leurs couleurs que l'embarras du choix. Les gessources financières, le désir de briller au premier plan, permettent d'organiser dans tous ces clubs une méthode de travail apte à donner de brillants résultats Et ce qui est mieux encore, tous les affiliés s'y astrei nent. Ils s'y astreignent parce que c'est bien dans leur tempérament et qu'ils savent se soustraire, dans leur désir d'arriver, aux plaisirs nuisibles à l'entraînement qui s'offrent à Londres et dans les grandes villes d'Angleterre, comme à Paris.

Dans les clubs, on cherche avant tout à apprendre aux jeunes gens à bien ramer, à se diriger sur l'eau, à tirer de leur coup d'aviron le meilleur rendement. La science de la course ne constitue pas et ne peut constituer un enseignement spécial. C'est à chaque individu de l'acquérir par son intelligence, par son sens d'observation ; il s'éduque ainsi lui-même et acquiert des qualités d'initiative et de jugement que l'expérience lui permet de développer.

Le grand critérium du rowing anglais est l'annuel meeting d'Henley. La réputation des régates d'Henley est mondiale. Il y est disputé des épreuves comme les Diamond's Sculls et le Grand Challenge Cup qui pour un sculler ou pour une équipe, constituent la victoire la plus enviable et la plus enviée. Rien d'autre au-dessus du triomphe à Henley. Ce bassin d'Henley, dans lequel viennent s'aligner les plus grands rameurs amateurs du monde, n'est pas l'idéal, loin de là. On y court à la remonte et le

LES PREMIERS COUPS D'AVIRON

Oxford-Cambridge, épreuve classique, intéresse toute la jeunesse anglaise. Les collègues d'Université de course, en encourageant de bout des équipiers suivent la lutte au pas de course, en encourageant de bout en bout leurs camarades d'école.

moins qu'on en puisse dire franchement, c'est qu'il est mauvais. Mais la tradition a fait d'Henley le centre sportif du rowing, comme de Cowes le centre du yachting, et malgré les défectuosités reconnues, on n'abandonnera pas de sitôt Henley.

C'est là que brillèrent les étoiles de première grandeur du rowing, dont les noms ignorés du grand public français sont connus de tous les rameurs du monde : Lownes qui gagna trois fois les Diamonds Sculls et ne l'emporta la troisième fois, alors qu'il était considéré comme irrémédiablement battu, que par suite d'une erreur du grand rameur français Lein — Lownes était vite, mais ramait d'un vilain style — Playford, qui, lui, au contraire, avait un admirable coup d'aviron ; Blackstaff, qui avait 40 ans ! quand il gagna les Diamonds Sculls ; Powells, Mac Villy, le Tasmanien, etc.

DE QUELQUES CHAMPIONS

Entre professionnels, le rowing a donné lieu à des compétitions légendaires et souvent à un important mouvement d'argent. Il a mis aussi en évidence des hommes véritablement remarquables, tels qu'on n'en a jamais vu en France — exception faite de Lein qui était amateur. L'homme le plus vite qu'on ait jamais connu — il était exceptionnel sur un mile — fut Ranforth, de Newcastle. Il eut d'ailleurs une fin tragique et particulièrement émouvante. Il était dans un huit qui matchait une équipe canadienne, lorsqu'en pleine course on le vit tomber à la renverse sur son siège à coulisse. Il venait de mourir subitement. Comme Ranforth, Harry Searle possédait une vitesse remarquable. Guy Nicoles ramait très mal, mais il était d'une force herculéenne, et malgré la piètre qualité de son coup d'aviron, il mettait en difficulté et obligeait à s'employer des scullers très adroits et très souples.

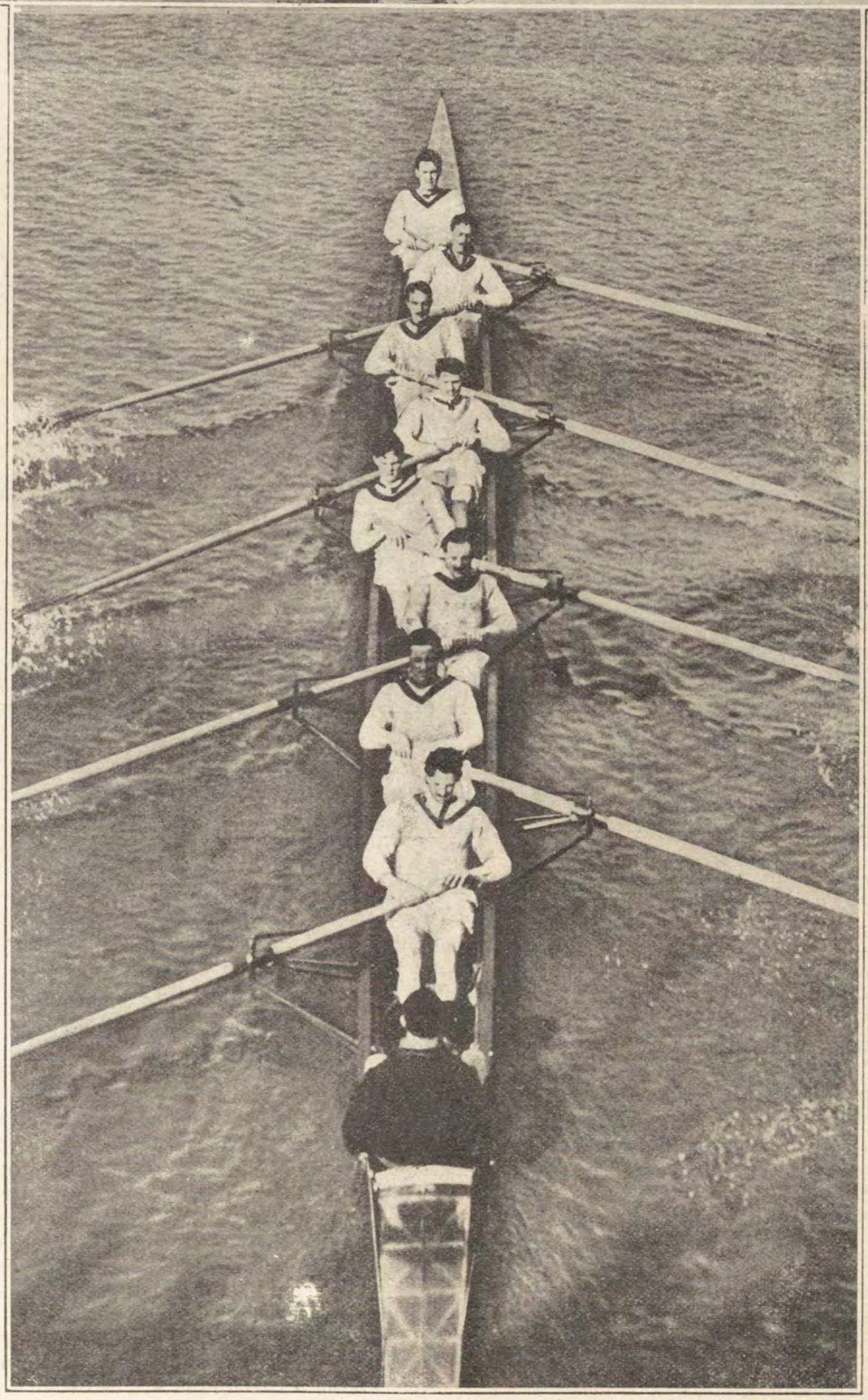
Mais l'homme qui domine tout le rowing anglais — et l'on peut dire le rowing du monde entier — fut Hanlon. Hanlon est, et restera longtemps probablement, le rameur le plus complet qu'on ait rencontré. La pureté de son style était incomparable, sa science de la course infinie. La façon dont il sema Tricklett, dans une rencontre mémorable (où Harry Kelly laissa, le pauvre ! 150.000 francs, tout son avoir, en pariant contre Hanlon), la façon dont il sema Tricklett est restée légendaire en Angleterre.

La plus grande course dont le souvenir soit resté Outre-Manche est la fameuse compétition pour le prix de la Compagnie du « Hop-Bitters », 500 livres au premier. Étaient en ligne Tricklett, Wallace Ross, Laycock. Pendant la première moitié du parcours, Putney-Mortlake, les trois hommes restèrent en ligne. Mais à Cheaseack, Laycock se détacha pour n'être plus rejoint.

Mais déjà Tricklett, qui n'avait pas pu faire pâlir l'étoile d'Hanlon était sur sa fin, lequel Hanlon d'ailleurs, ayant gagné pas mal d'argent, commençait à décliner parce qu'il avait amélioré, dans un sens fâcheux, son existence.

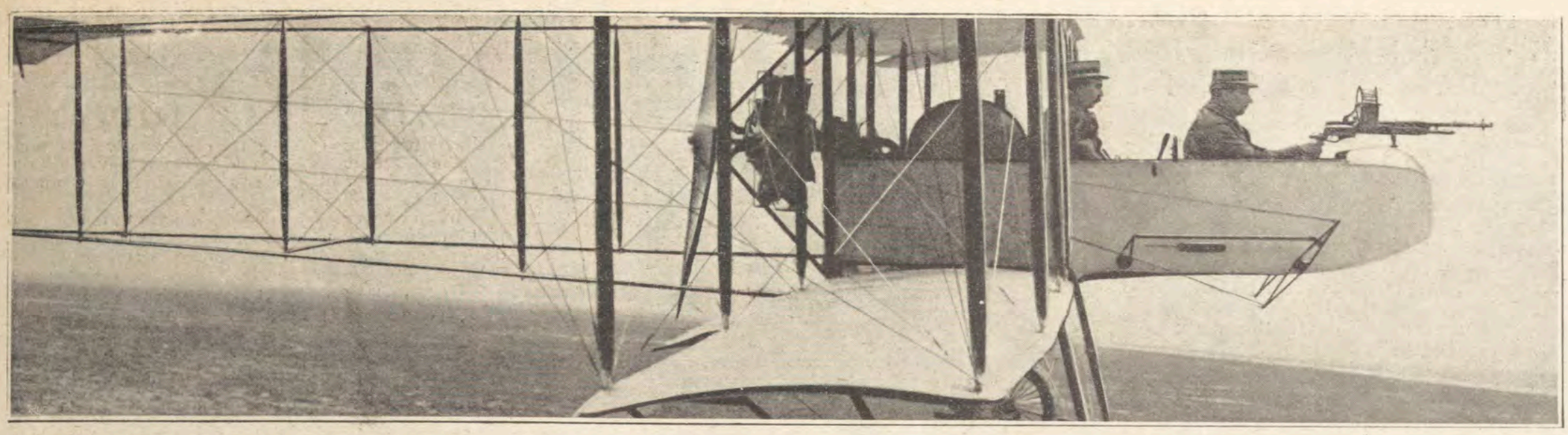
A l'époque actuelle, dans le monde de professionnalisme, Barry, bien qu'il n'ait pas le style éblouissant du seul, de l'unique Hanlon, peut être considéré comme le meilleur sculler qui soit, encore que Arnst, précédemment champion du monde, n'ait pas dit son dernier mot.

RÉGINALD GESSLING



L'ÉQUIPE D'OXFORD

Le travail de préparation des deux équipes était poussé très sévèrement. Sur notre document, les Oxonians rentrent après leur sortie quotidienne.



L'AVION OFFENSIF

Le capitaine Mailfert s'exerce depuis longtemps à la réalisation du problème de l'avion offensif. (Biplan Henri Farman, moteur Gnôme, mitrailleuse Hotchkiss). *Ses expériences ont été très concluantes et nous sommes heureux de donner sur elles quelques précisions : c'est la première fois que ces documents sont publiés.*

LA GUERRE AÉRIENNE

PAR LE COMTE RAOUL DE BOIGNE

Il y a deux ans à peine, on considérait les ballons dirigeables et les aéroplanes comme des agents infiniment précieux de reconnaissance, mais sans leur attribuer aucun caractère offensif. Brusquement, on se mit un peu partout à armer les uns et les autres se contentant, dans les premiers essais, de les munir d'armes existantes créées pour d'autres besoins, sans bien préciser quel usage on en pourrait faire.

En France, la question a été immédiatement abordée sous son vrai jour et l'on a recherché dans quel but il conviendrait d'armer les engins de l'air, quitte à créer ensuite les armes répondant au service qu'on aurait à leur demander.

On a écarté tout d'abord, ou du moins réduit à un rôle épisodique, les tirs exécutés du haut des airs contre des troupes à terre. Pour les aéroplanes, l'extrême rapidité de leur course ne permet que des effets illusoires. Quant aux dirigeables, s'ils sont à portée efficace d'un objectif terrien, le dommage qu'ils sont certains de subir l'emporte beaucoup sur celui qu'ils pourraient causer.

Tout autre serait l'importance du tir d'un appareil aérien contre un adversaire également aérien. On a justement pensé que le domaine des airs pourrait être monopolisé en dotant les aéroplanes d'armes capables de détruire les avions et les dirigeables ennemis et l'on a, comme conséquence logique, songé à mettre les dirigeables à même de se défendre contre les attaques des aéroplanes.

La question la plus intéressante pour nous était d'assurer à notre aviation, par un armement approprié, le maintien de notre supériorité sur tous nos voisins.

Dans l'étude de l'arme d'aéroplane, la première condition à respecter était celle que réclamaient les constructeurs de limiter autant que possible le poids de l'arme et des munitions. Un petit calibre s'imposait donc, ainsi que la cartouche, puisque l'avion, très limité dans son approvisionnement, devait pouvoir se ravitailler rapidement auprès de n'importe quel régiment d'infanterie ou de cavalerie ; la nécessité de produire, avec un seul tireur, l'intensité de feu la plus grande possible, déterminait enfin le type d'arme à étudier, qui ne pouvait être qu'une mitrailleuse très légère, tirant avec une extrême rapidité la cartouche ordinaire du fusil de l'armée.

Ceci posé, quelle efficacité pouvait-on espérer d'une pareille arme dans le duel contre un autre aéroplane ?

A tout bien considérer, la lutte aérienne ressemble fort à un combat naval, avec un élément de plus : la profondeur. Et la condition essentielle de la victoire, aussi bien dans les airs que sur l'eau, est la possibilité de *manœuvrer* l'adversaire, c'est-à-dire de l'aborder par son côté faible sans lui présenter le défaut de sa propre cuirasse. Ceci, tout comme pour un navire, exige pour l'avion la supériorité de vitesse, et, en outre, une grande facilité d'ascension.

Cette double condition étant remplie, l'avion rapide tient à sa merci l'appareil plus lent. Si celui-ci cherche à fuir, il aura vite dans son sillage l'adversaire puissant qui fondra sur lui comme l'aigle sur la tourterelle et le mitraillera à bonne portée. S'il se décide à faire tête, l'ennemi, s'élevant aussitôt, lui présentera son thorax blindé, alors que lui-même offrira aux coups ses œuvres vives non protégées, car la cuirasse qui garnit déjà le dessous du capot de façon à garantir le pilote contre les balles venant de terre ne saurait, actuellement du moins, s'étendre au-dessus de sa tête.

A première vue, il semble impossible, étant données les allures ultra-rapides des avions, qu'un tir dans ces conditions produise des effets sérieux. Mais si l'on considère que le plomb du chasseur atteint en plein vol le perdreau en battue et si l'on traite le tir aérien comme un tir à la chasse, on n'y voit guère de différence, sauf qu'en l'air le chasseur se déplace en même temps que le gibier. Comme les balles portent plus loin que le plomb, il suffit que la rapidité du tir soit telle que ces balles forment une véritable gerbe, et le gibier tombe.

C'est ce qu'ont amplement démontré les nombreuses expériences auxquelles nous avons pu assister et participer personnellement depuis quelques mois. Dans chaque tir de 100 cartouches exécuté en plein vol, à l'allure de 100 kilomètres à l'heure, le nombre des balles atteignant une silhouette d'aéroplane à des distances variant entre 500 et 1.200 mètres a été régulièrement compris entre 20 et 50 ; et ces tirs duraient exactement *neuf secondes*.

L'arme qui a obtenu ces résultats concluants est la mitrailleuse d'aviation système Hotchkiss, spécialement étudiée pour cet usage et qu'on peut considérer comme ayant définitivement résolu le problème ; les expériences se poursuivent depuis plusieurs mois au Camp de Châlons, sous la direction du capitaine Mailfert, pilote éprouvé et tireur émérite. Il a une foi entière en cette arme dont nous espérons bien voir tous les avions de France armés à bref délai.

Pourrait-on, avec un engin d'aussi petit calibre, endommager sérieusement un ballon dirigeable ? Oui, à condition de tirer un assez grand nombre de balles pour provoquer une importante déperdition de gaz. Or, au dire des aérostiers, le trou minuscule que fait une balle dans la toile d'une enveloppe laisse échapper environ deux mètres cubes de gaz par heure. C'est peu pour des ballons de 10.000 ou 20.000 mc. Mais si l'on songe que même à 1.500 mètres, dans un objectif de 15 à 18 mètres de haut et long de 150 mètres, presque toutes les balles porteraient, on peut conclure qu'un tir d'une minute suffirait pour loger à travers l'enveloppe au moins 300 balles faisant 600 trous dont l'ensemble appauvrirait l'aéronef de 1.200 mètres cubes de gaz en une heure. Ce serait suffisant, non pour provoquer sa chute immédiate, mais pour l'obliger à regagner vivement son hangar où il ne serait pas certain d'arriver.

La balle n'est d'ailleurs pas le seul moyen, pour un aéroplane, de détruire un dirigeable. Sans parler de la solution radicale et héroïque à laquelle seraient certainement prêts tous les pilotes Français et qui consisterait à fondre avec leur appareil à travers l'enveloppe du ballon, il est possible à l'avion de s'élever au-dessus du dirigeable et de l'incendier en y laissant tomber une matière s'enflammant au contact de l'air. La recette du feu grégeois n'est pas perdue, comme on pourrait le croire, mais rajeunie avec tous les perfectionnements modernes. Seulement, cette menace, terrible aujourd'hui, sera déjouée demain.

Les ballons en construction, ainsi que les derniers fabriqués en Allemagne, sont munis d'une plate-forme supérieure située sur l'enveloppe même, à laquelle on accède de la nacelle par une sorte de cheminée verticale qui traverse le ballon de part en part, et sur cette plate-forme sera bientôt installé un armement supprimant l'angle mort jusqu'ici constitué par l'enveloppe, et pouvant tenir en respect les aéroplanes. Que doit-être cet armement ?

Aux distances limites vers lesquelles, avec une mitrailleuse tirant la cartouche d'infanterie, un aéroplane est certain d'endommager sérieusement un dirigeable, c'est-à-dire vers 1.500 mètres, le dirigeable n'a, par contre, vu les faibles dimensions du but, qu'une chance minime d'atteindre l'aéroplane. Mais comme il n'est pas aussi limité dans les poids acceptables d'armes et de munitions, il reprendrait l'avantage s'il était armé d'un engin doué d'une portée supérieure et s'il pouvait ainsi maintenir l'adversaire à une distance où celui-ci est encore inoffensif.

D'autre part, la principale difficulté du tir à longue portée réside dans l'incertitude d'une distance très difficile à apprécier dans les airs et constamment variable. L'arme employée doit donc, faire abstraction de la distance, aucun réglage de tir n'étant possible faute de points de repère.

La solution pratique peut être réalisée par un tir très rapide et *continu*. Si l'arme peut lancer, sans interruption et pendant une minute, une gerbe de balles tirées avec la même hausse, et si cette hausse est trop courte au début du tir, il y aura toutes chances pour que l'avion adverse, en se rapprochant, vienne de lui-même, à un moment donné, se placer dans la gerbe.

Supposons en effet qu'au moment où l'avion est encore à une distance de 2.500 mètres, le feu soit ouvert sur lui avec la hausse de 2.000. En une minute, l'aéroplane aura avancé de 1.500 mètres. On peut considérer le dirigeable comme immobile, car sa première défense doit être de prêter le flanc pour diminuer ses chances d'être atteint et pour utiliser ses armes de nacelle. Cette affirmation, d'apparence paradoxale, est pourtant exacte : les erreurs de distance l'emportant beaucoup sur les écarts en direction, un objectif étroit et profond est bien plus vulnérable qu'un objectif large et mince.

A la fin du tir, l'aéroplane serait donc à 1.000 mètres seulement. Mais dans l'intervalle, et au moment où la distance s'est trouvée de 2.000 mètres environ, il a forcément traversé la gerbe de balles et été atteint.

L'arme de dirigeable est donc, à notre avis, une mitrailleuse d'un assez fort calibre pour que le tir soit encore précis et efficace à une distance supérieure à 2.000 mètres et fournissant un tir assez rapide pour que la gerbe ait, à cette distance, une densité suffisante.

Une telle arme existe ; elle est actuellement essayée avec succès en Italie et il ne tient qu'à nous de nous en procurer de semblables.

En résumé, en ce qui concerne la lutte d'aéroplanes, nous avons, toute prête, l'arme qui convient le mieux à ce tir spécial et qui contribue à augmenter notre supériorité sur tous les appareils étrangers.

Nous assisterons sans doute à bref délai, entre les deux engins de l'air, à une lutte analogue à celle qui continue depuis cinquante ans dans la marine entre la cuirasse et le canon. La réplique de l'aéroplane est facile à prévoir et les constructeurs envisagent déjà la possibilité de fabriquer des fuselages assez solides pour résister au recul d'un canon lançant un obus explosif capable de faire éclater l'enveloppe des ballons. Le jour où ce progrès aura été réalisé, le dirigeable aura fort à faire pour reprendre une supériorité qui pourrait bien lui être définitivement ravie.

COMTE RAOUL DE BOIGNE,
Chef d'Escadron d'Artillerie en retraite.

NOTRE NUMÉRO DOUBLE SUR LE CYCLISME SUR ROUTE PARAITRA SAMEDI

Ce numéro constituera une véritable encyclopédie: la rédaction en a été confiée aux plus célèbres routiers. En voici le sommaire :

QUELLE FUT VOTRE COURSE LA PLUS DURE? enquête auprès des grands champions de la route.
LA COURSE QUI DURE UN MOIS: LE TOUR DE FRANCE, par Lucien Petit-Breton.
LA COURSE LA PLUS LONGUE : PARIS-BREST-PARIS, par Emile Georget.
LA COURSE LA PLUS DURE : BORDEAUX-PARIS, par Louis Trousselier.
LES COURSES LES PLUS COURTES : PARIS-ROUBAIX, PARIS-TOURS, PARIS-BRUXELLES, par François Faber.
LA COURSE CÉLÈBRE OU L'ON ENTRAINA EN AUTOMOBILE par Constant Huret.
A QUOI TIENT LA SUPÉRIORITÉ DES ROUTIERS BELGES, par Philippe Thys.
LE RÉGIME ET L'ENTRAINEMENT DU ROUTIER, par Octave Lapize.

Trois superbes doubles pages évoquent des passages célèbres dans les grandes courses sur route. —

La couverture du numéro double sur le cyclisme sur route; ce numéro paraîtra le 11 avril.

Comme les autres, ce numéro double qui comporte une très belle couverture en couleurs de l'artiste américain Machefert sera vendu 1 franc.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions aujourd'hui en hors texte le portrait du boxeur français Bernard. Ce pugiliste qui est sans aucun doute notre meilleur poids moyen a récemment fourni un combat admirable contre l'Américain Joe Borrell qui n'a jamais été battu pendant sa carrière et qui knockouta Harry Lewis en 5 reprises. La décision fut accordée à Borrell dans son match contre Bernard, mais celui-ci, de l'avis de tous les sportsmen, devait être déclaré vainqueur.

LA VIE AU GRAND AIR

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Hangars de dirigeables

Il ne se passe plus guère de semaine où quelque député ou sénateur épris d'un beau zèle ne monte à la tribune et n'y déclare :

« Tout est perdu ! L'aviation française, ainsi que le fameux café de Louis XV, f....t le camp. Mais nous sommes la grande nation, et nous saurons réagir. » Là-dessus couplet sur les nouveaux dirigeables qui vont « gratter » les Zeppelins. Et la conclusion est : « Oui, mais, avez-vous pensé à l'hydrogène? » C'est extraordinaire ce qu'il y a de gens qui songent à l'hydrogène.

De fait, un dirigeable qui n'aurait pas d'hydrogène, c'est un peu comme un escalier qui n'aurait pas de marches. Ainsi que le chantait feu Mac Nab au Chat Noir ce n'est pas du tout un escalier.

Mais il y a mieux encore. Il est entendu, su, avéré que nous allons avoir cet été des dirigeables de 20.000 à 23.000 mètres cubes. Je pose respectueusement la question : Où va-t-on les loger? Dans quels hangars? On a vu, dans l'affaire Gouffé, qu'avec un peu de bonne volonté on arrivait à fourrer un huissier dans une malle. C'est entendu, mais un ballon de 150 mètres de long ne se remise pas, tout gonflé, dans un hangar long de 100 mètres.

Va-t-on attendre que les ballons soient construits et gonflés, pour entreprendre de leur donner un logis?

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Courses et Concours

Le sport sur la Côte d'Azur.

Le Tour de France, malgré l'inclémence du temps pendant toute sa durée, malgré les mille embûches de la route, s'est heureusement terminé, tout au moins pour treize concurrents sur 34 qui avaient pris le départ. Nous ne reviendrons pas sur le règlement de cette épreuve et les conditions qui malheureusement poussaient les constructeurs à établir des modèles spéciaux susceptibles de fournir des vitesses de voitures de courses à certains moments. Mais nous constaterons avec plaisir que les véhicules qui sont sortis vainqueurs et indemnes de cette grande et dure randonnée ont acquis là de véritables lettres de noblesse. J'estime même qu'à l'exception de ceux qui ont succombé le premier jour, pour cause assurément de préparation inachevée, tous les participants du Tour de France peuvent se recommander fièrement des performances accomplies.

Nous avons vu, au cours de cette épreuve nouvelle, s'affirmer des châssis dont la première apparition date seulement du dernier Salon: or, on sait que les nouveautés du Salon n'existent qu'à l'état de curiosité. Ce sont des engins qui sortent à peine de l'atelier de dessin ; ils n'ont encore ni tourné ni roulé ; aucun essai n'a encore eu lieu, aucune mise au point n'a été faite. Eh bien, en six mois, parachever la finition d'un châssis, au point de lui faire parcourir plus de 5.000 kilomètres à raison de 400 kilomètres par jour environ, et, entre temps, lui faire courir 100 kilomètres à 100 de moyenne, avec des moteurs de 80 d'alésage et 130 ou 150 de course, c'est donner au problème de la construction automobile, la solution la plus élégante et la plus remarquable qu'on puisse imaginer.

Dire que ces moteurs à très haut rendement sont dès aujourd'hui à mettre, sans risques, entre les premières mains venues, je n'oserais l'affirmer. Il leur faut encore, pour affirmer leurs brillantes qualités, la main du maître qui en a surveillé et le dessin et la construction et la mise au point.

Que les châssis qui accomplissent ces beaux exploits soient des merveilles de confort, voilà encore un détail dont je ne saurais, n'en ayant essayé aucun, me porter garant ; mais rien ne se fait en un jour. Ce que je puis certifier c'est que dans tout ce que j'ai vue de ces voitures du Tour de France il y a beaucoup de graines de bonnes choses.

Nous allons avoir maintenant une course de Marseille à Monte-Carlo pour véhicules légers et quelques épreuves originales calquées sur les intéressantes réunions que la *Vie au Grand Air* a organisées au cours de ses dimanches sportifs.

L'Automobile-Club de Nice qui, depuis plusieurs années, n'avait plus fait parler de lui, nous annonce, pour le 4 et le 5 avril, une série d'épreuves.

On nous annonce sur la côte de la Turbie une course de 700 mètres avec arrêt aux 500 mètres, recul de dix et redépart. C'est notre course du Cœur Volant.

Puis, à la Californie, sur la promenade des Anglais prolongée, une course du kilomètre avec virage au milieu et retour au point de départ. C'est notre course du parc d'Achères où Boillot fit montre d'une maestria remarquable.

Ce même jour et sur le même terrain, les voitures disputeront une course de lenteur sur 500 mètres, la plus grande vitesse restant toujours en prise. Cette épreuve se combinera avec l'épreuve, en côte, pour constituer ce que l'on appelle le prix du plus grand écart. La différence entre le temps de la vitesse et le temps de la lenteur permettra d'établir l'ordre des vainqueurs, le chiffre le plus fort se classant en tête.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A

Le Rallye des Alpes-Maritimes

Une dépêche nous a appris que le rallye que nous avons organisé sur les bords de la Riviera avec le Concours des Automobile Clubs de Nice et de Cannes a merveilleusement réussi.

Nous en remettons à huitaine le compte rendu complet et détaillé, en même temps que la publication des photographies prises au cours de ce rallye.

Voici pour aujourd'hui les premiers résultats :

1° Léopold (Lorraine-Diétrich).	100	points
2° Testa (Benz)	99,814	—
3° Maze (Delaunay Belleville). .	99,242	—
4° Battanchon (Th. Schneider). .	99,100	—
5° De Maeyer (Benz).	98,990	—

Ces cinq concurrents se sont partagé les objets d'art que nous avons été heureux de leur offrir avec le concours de notre confrère *Le Petit Niçois* et le Casino municipal de la ville de Nice.

Les arrivées que favorisait un temps merveilleux se faisaient devant l'hôtel Negresco. Sur 42 inscrits, 35 prirent le départ et 30 terminèrent.

P M.

LES ESTAMPES SPORTIVES

Une nouvelle publication Pierre Lafitte et Cie qui sera bien accueillie par tous les amis des sports.

Le 10 avril prochain, la librairie Pierre Lafitte & Cie mettra en vente une nouvelle publication : *Les Estampes Sportives.*

Sous la forme d'une élégante pochette, chaque numéro des *Estampes Sportives* contiendra trois planches artistiques en couleurs, et en noir consacrées aux personnalités ou événements sportifs sensationnels du mois précédent.

Les trois estampes du premier numéro seront consacrées à :

A *Georges André*, le fameux footballer français (composition inédite de Machefert).

Le *Match Joë Jeannette-Carpentier* (15 dessins inédits de Casey).

Keyser, le vainqueur du Championnat de France de Cross (Composition inédite de Machefert).

La série de ces estampes, superbement tirées, formera une galerie sportive unique au point de vue documentaire et au point de vue artistique ; tous les sportsmen voudront la posséder et en orner les salles d'escrime, de boxe, d'entrainement, etc...

Afin d'être agréables *à nos abonnés* et de les faire profiter d'un nouvel avantage, nous leur consentirons au prix de 15 francs au lieu de 18 francs, un abonnement d'un an aux *Estampes Sportives.*

En outre, nos abonnés et nos lecteurs trouveront dans la *Vie au Grand Air* du 11 avril un *bon à détacher* grâce auquel ils pourront nous demander de leur adresser, franco domicile, le premier numéro des *Estampes Sportives*, au prix exceptionnel de 0 fr. 75, au lieu de 1 fr. 50.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 23 AU 31 MARS

AVIATION

MARDI 24 MARS. — Johannisthal. — Linnekogel atteint 5.500 m. avec un passager battant le record du monde.

SAMEDI 28 MARS. — Chartres. — Garaix monte à 1.550 avec huit passagers (Record).

CYCLISME

MERCREDI 25 MARS. — Vélodrome d'Hiver. — Match de vitesse. — 1re manche : 1. Hourlier (Kramer distancé) ; 2e manche : 1. Kramer ; 2. Hourlier, à une longueur. — Belle : 1. Kramer ; 2. Hourlier.

DIMANCHE 29 MARS. — Vélodrome Buffalo. — *Critérium d'Europe.* (1.000 mètres) : 1. Bailey (3 points) ; 2. Van Bever (5 points) ; 3. Lorenz (7 points) ; 4. Friol (9 points).

ATHLÉTISME

SAMEDI 28 MARS. — Londres. — *Cross-Country des Cinq Nations.* — 1. Nicholls (A), en 60 m. 23 s. 4/5. — 2. Wallach (E), en 60 m. 46 s. 2/5. 3. Glover (A), en 61 m. 14 s. 3/5, etc...

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 29 MARS. — L'Italie bat la France par 2 buts à 0.

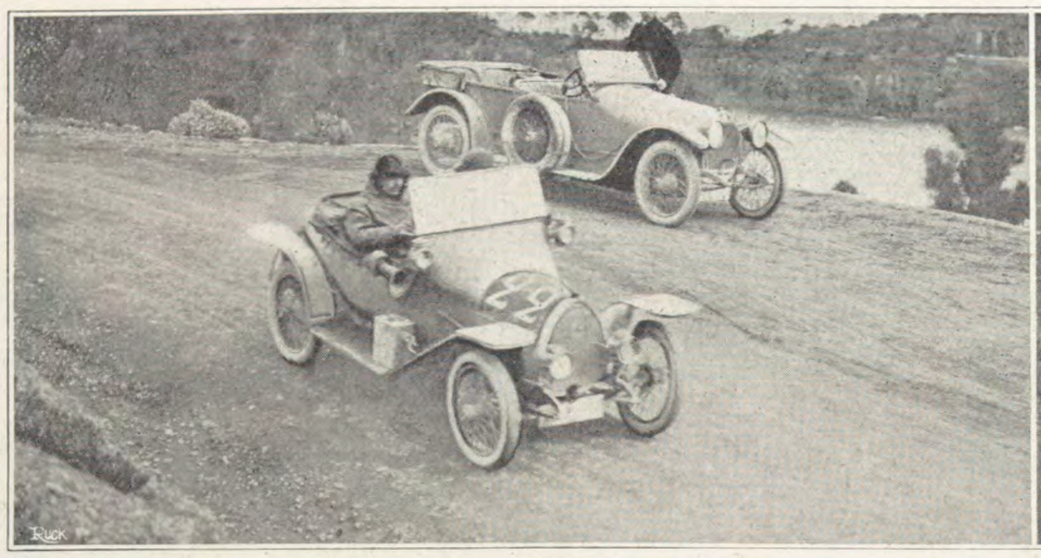
FOOTBALL-RUGBY

DIMANCHE 29 MARS. — Perpignan et Bayonne font match nul, chaque équipe ayant marqué 6 points.

HIPPISME

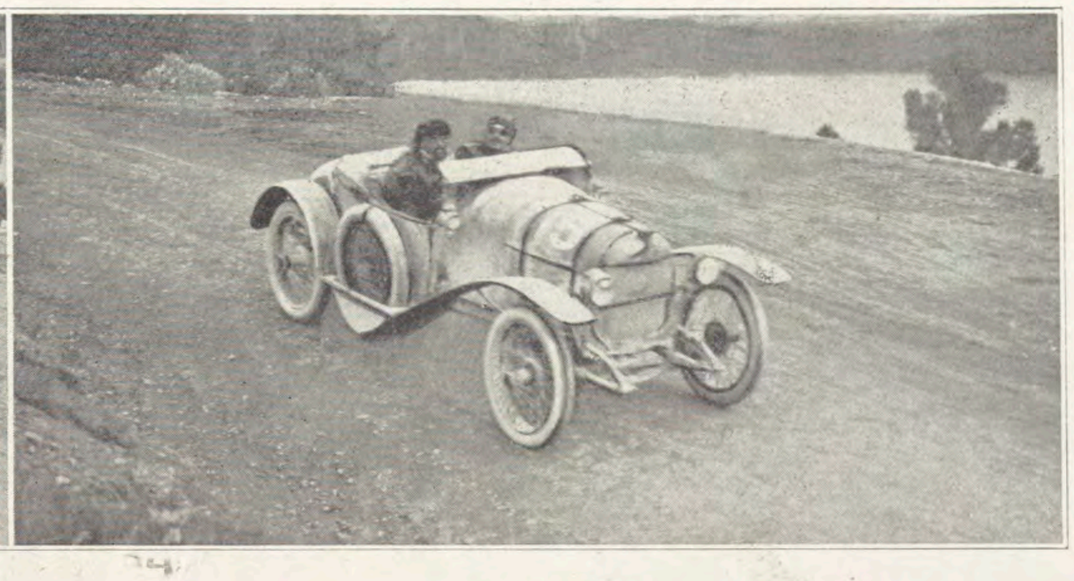
MARDI 24 MARS. Maisons-Laffitte. — *Prix Delatre* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Durbar (Mac Gee) à M. H. B. Duryea ; 2. Allumeur ; 3. Mandarin IV. P. M. : gag, 53 francs ; pl. 17 fr. 50, 80 fr. 50 30 francs.

DIMANCHE 29 MARS.. — Auteuil. — *Prix Murat* (4.500 mètres, 30.000 francs) ; 1 Scoff II (W. Head) à M. Ch. Liénart ; 2. Lord Loris ; 3. Ex Abrupto. P. M. : gag., 53 fr. 50 (éc.) pl. 19 francs, 25 fr. 50, 21 fr. 50.



FRÉDÉRIC

La Bugatti *de Frédéric fut la seule petite voiture à terminer le Tour de France. elle n'eut pas une seule défaillance.* (Pneus Continental, huile Furor.)

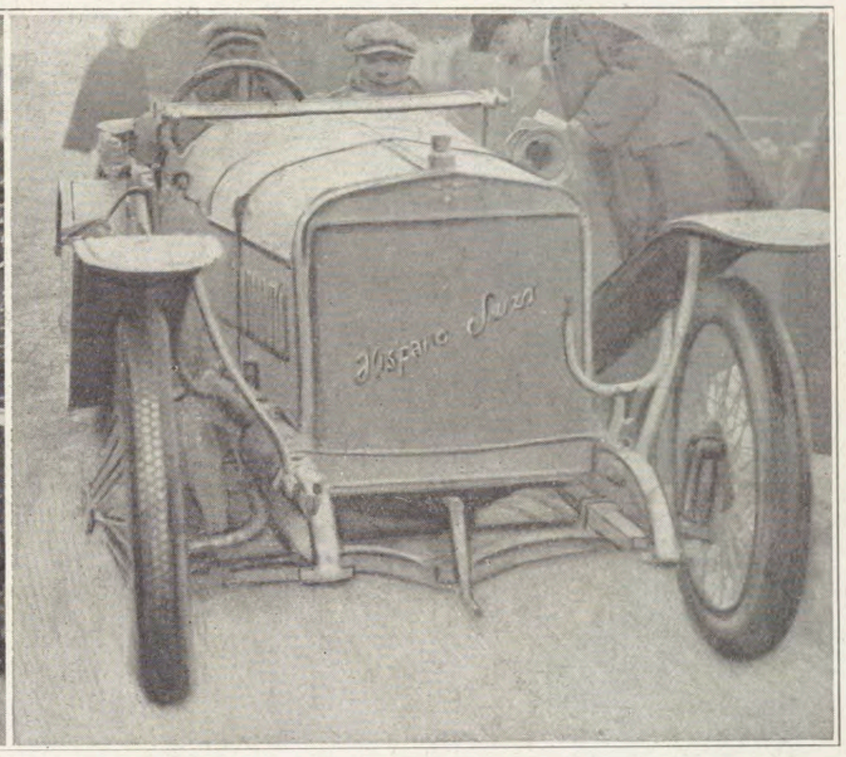


DE MARNE

De Marne, sur sa 10-chevaux, accomplit le Tour de France avec une régularité parfaite (Huile "Mobiloïl"). *Il remporta la coupe* Mobiloïl.

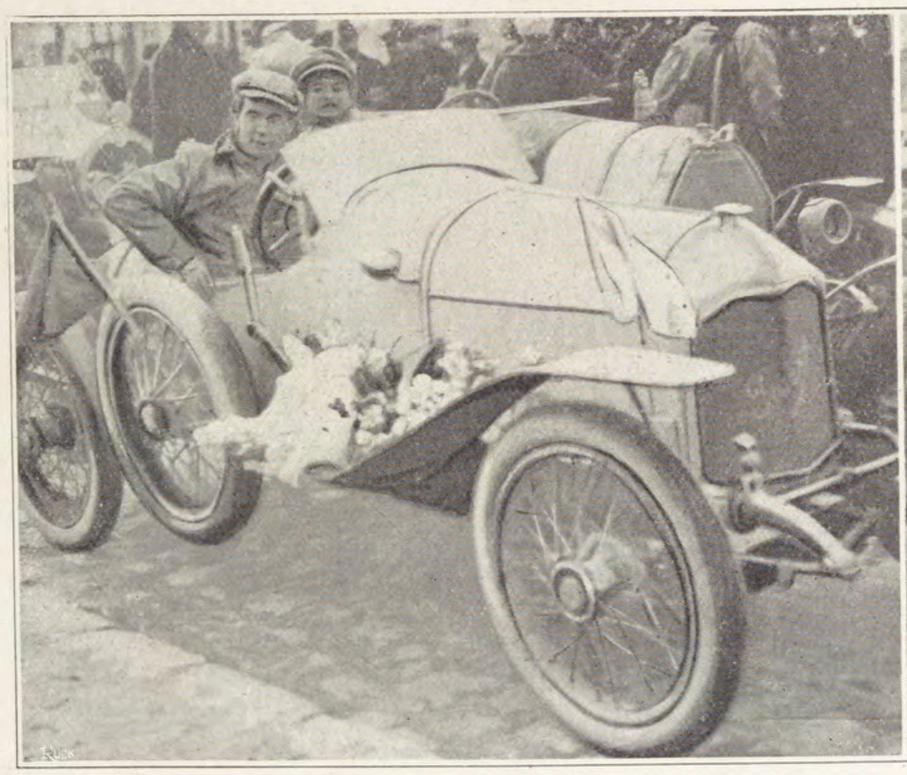
L'ÉQUIPE BARRÉ A L'ARRIVÉE

Les Barré *remportèrent un gros succès; elles collectionnèrent également les victoires au cours des meetings.* (Pneus Bergougnan "Le Gaulois", huile "Mobiloïl", bougies Oléo.)



ABIT

Abit fit admirer, tout le long du parcours, les merveilleuses qualités de son Hispano-Suiza. (Pneus Continental, huile Furor.)



DELAUNAY

Delaunay fut très applaudi à son arrivée à la Porte Maillot. (Voiture Pierron, pneus Continental, huile Furor.)

L'ÉQUIPE DES VOITURES ITALIENNES

Leduc et Béria, les deux pilotes des Aquila Italiana, *terminèrent brillamment le Tour de France, ils accomplirent de très belles performances dans les meetings.* (Huile "Mobiloïl").

L'ARRIVÉE DU TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

Le Tour de France automobile a pris fin le 24 mars. Sur les 34 concurrents qui prirent le départ le 1er mars, 13 sont revenus à la porte Maillot après avoir couvert plus de 5000 kilomètres de routes excessivement pénibles. Ce concours ne fut pas favorisé par le beau temps, de plus les meetings de vitesse organisés à chaque étape mettaient les voitures à rude épreuve. C'est pourquoi toutes nos félicitations doivent aller au 13 lauréats du Tour : Ravand et Auzemery, qui sur leurs Barré firent merveille; de Marne, l'excellent champion; Delaunay, qui fit triompher sa Pierron dans les 100 kilomètres du Mans; Béria et Leduc, les deux conducteurs des Aquila-Italiana; Frédéric. dont la Bugatti fut un véritable chronomètre; Abit. qui sur son Hispano-Suiza fit une course sans histoire; Chateau, Séguin, d'Avaray, Matthys et Mme Barbier dont la performance est remarquable.

L'ARRIVÉE A LOUQSOR

L'excellent sportsman qu'est Jacques Schneider vient de réussir un exploit remarquable, remontant le Nil en glisseur du Caire à Khartoum.

UN ARRET CHEZ LES B

Partout, Jacques Schneider reçut un accueil [illegible] veillés de voir successivement passer en m[illegible] Marc Pourpe, un glisseur conduit par J. Sc[illegible]

LA FIN D'UN RAID

Jacques Schneider, non content d'avoir accompli l'exploit de se rendre en glisseur du Caire à Khartoum, va continuer son voyage en voguant jusqu'à Kodok (Fachoda). Son allure pendant son parcours a été de 50 kilomètres à l'heure.

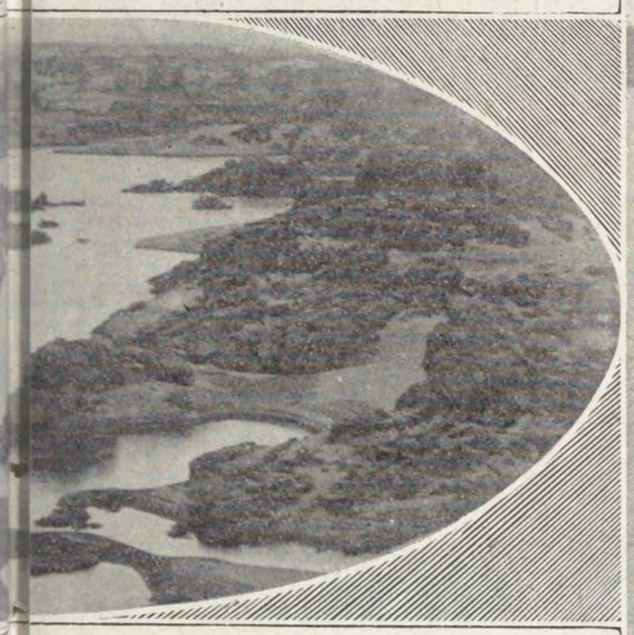
LES CATARACTES DE WA

On se rend compte d'après cette photograp[illegible] des difficultés qu'il eut à vaincre p[illegible]

DU CAIRE A KHA[illegible]TOUM

Jacques Schneider, qui vient d'accom[illegible] glisseur du Caire à Khartoum, a bien v[illegible] et nous sommes heureux de publier que[illegible] verses phases de son voyage. Jamais en[illegible] exploit ; le Nil est extrêmement difficile [illegible] de réels dangers. C'est donc un grand suc[illegible] qu'est Jacques Schneider, succès dont nou[illegible] Pourpe en aéroplane, Jacques Schneider [illegible] que nos représentants sont aussi courag[illegible] la hardiesse des champions qui ont su[illegible] dans ces contrées J. Schneider va con[illegible]

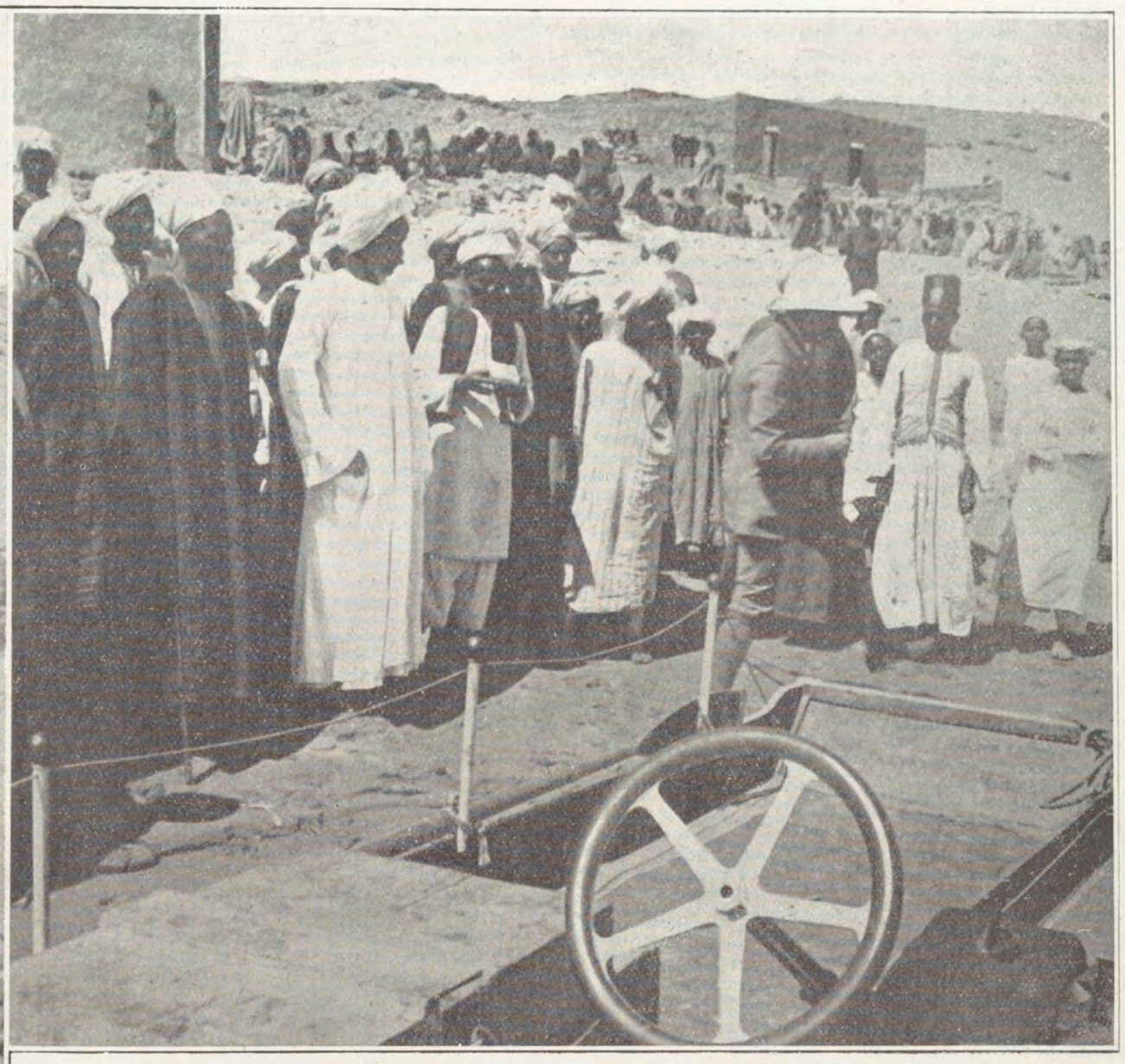
ES BARABRAS
*chousiaste de la part des indigènes émer-
in de trois mois un aéroplane, piloté par
nder et un hydravion monté par Maclean.*



É WADI HALFA
*ique nous a adressée Jacques Schneider,
n passer à certains points du Nil.*

OUM EN GLISSEUR

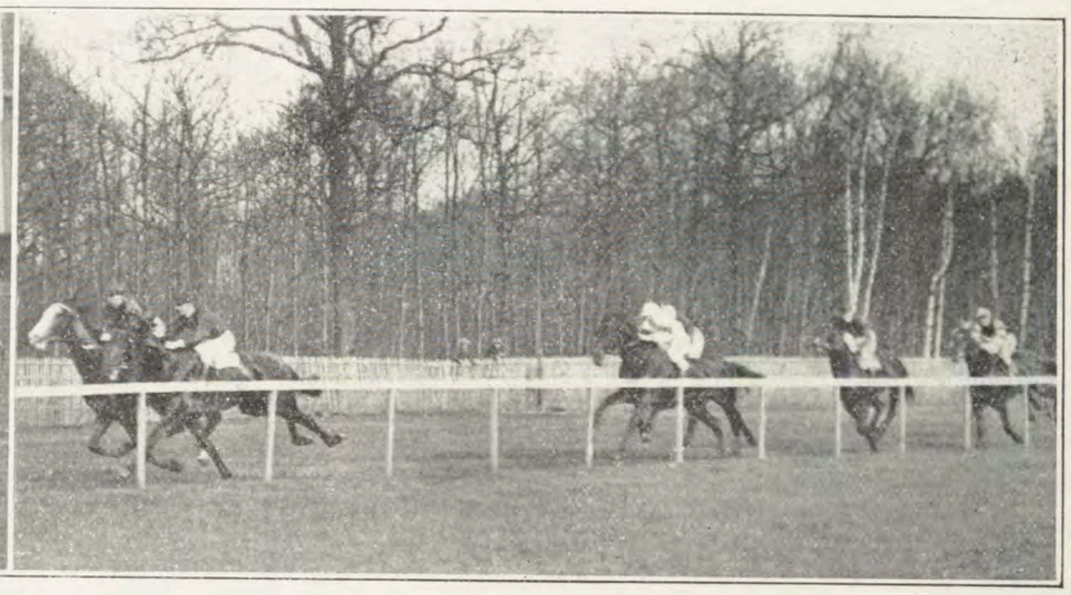
une très belle prouesse en se rendant en
nous réserver l'exclusivité de son raid
us-unes des photographies rappelant les di-
r un glisseur n'avait réussi un semblable
monter et les cataractes présentent même
s l'actif du brillant et éclectique sportsman
smmes heureux de le féliciter. Après Marc
nglisseur : les Anglais doivent considérer
xqu'audacieux. On ne saurait trop admirer
mner à bien d'aussi merveilleux voyages
rer son voyage, jusqu'à Kodock.



AVANT LE DÉPART DE LOUQSOR
Comme Marc Pourpe, Jacques Schneider put apprécier la délicatesse charmante des Anglais qui lui facilitèrent son voyage au Soudan.

L'ARRIVÉE A KHARTOUM
L'arrivée de Jacques Schneider dans la capitale du Soudan remporta un succès presque aussi grand que celui qui accueillit Marc Pourpe. Le sirdar et Lady Winsgate tinrent à venir le féliciter. (Moteur Salmson, hélice Chauvière blindée.)

LE PRIX DES HARAS NATIONAUX. — Enghien le 28 mars. *La Société Sportive a donné à Enghien, le 28 mars, la réunion qui devait être tenue à Maisons-Laffitte. Le Prix des Haras Nationaux (2.200 mètres, 15.000 francs) est revenu à Le Ritto à M. Ach. Fould (M. Henry).*



LE PRIX PERPLEXE (1.400 mètres, 15.000 francs). — Enghien le 28 mars. *Clondir, Amilcar et Ghiberti se sont élancés en tête ; dans les tournants, Ghiberti passait à la corde ; Dagor survenait et parvenait à rejoindre Ghiberti et à le battre d'une tête.*

APRÈS LA VICTOIRE DE DURBAR

PAR STUART

Durbar a gagné le prix Delatre, et Diderot a fait dans la même course une très médiocre rentrée.

Voilà les événements saillants de la semaine écoulée. En dire l'importance, chercher là des indications pour la carrière future de l'un ou de l'autre, c'est bien difficile. Je crois, pour mieux dire, que c'est peine perdue Les précédents n'indiquent pas grand'chose, ou plutôt ils seraient assez consolants pour les partisans de Diderot.

Le prix Delatre s'est couru cette année pour la vingt et unième fois. Des vingt gagnants qui sont venus avant Durbar, un seul a gagné ensuite une des deux grandes courses classiques Derby ou Grand Prix, et ce n'est pas un de ceux qui laisseront une trace dans l'histoire. Cette exception est Houli, qui a gagné en 1912 le prix Delatre et le Grand Prix de Paris. On n'a pas oublié que cette victoire d'Houli à Longchamp fut une grosse surprise et qu'elle a été sans lendemain. Par contre, nombre de gagnants de grands prix ou des Derby ont échoué dans le prix Delatre. En sept ans, de 1905 à 1911, nous trouvons parmi les vaincus de cette première Poule de Maisons, quatre gagnants du Grand Prix et deux gagnants de Derby. C'est tout d'abord Finasseur, futur vainqueur du Grand Prix qui échoue contre Lecteur. En 1906, le père de Diderot, Maintenon, qui devait gagner le Derby, finit troisième derrière Montlieu et Pascal. Deux gagnants du Grand Prix occupent la même place les deux années suivantes: c'est en 1907, Sans Souci II qui finit troisième derrière Pernod et Dihor, et en 1908, Northeast qui se place derrière Gambaiseuil et Lieutet. Ensuite vient Verdun, autre gagnant du Grand Prix, qui n'est que cinquième dans le prix Delatre de 1909, gagné par Oversight, puis en 1911, Alcantara II, vainqueur du Derby, qui est non placé derrière Faucheur, Ladior, Last Patron et d'autres. On voit que Diderot est en bonne compagnie, cette constatation faite, je dois dire qu'il a médiocrement couru. C'est quand l'effort a commencé, un peu avant les tribunes, que Durbar s'est détaché, entraînant à sa suite Mandarinette et Allumeur, Diderot a eu une velléité de résistance, deux ou trois bonnes foulées, mais ce n'a été qu'un éclair. Immédiatement après il était battu, comme tous les autres d'ailleurs, exception faite pour les trois premiers. La déception a été assez forte, mais on s'en est remis très vite. Ses partisans ont fait valoir son infériorité de condition, et de fait, un animal de cette importance doit avoir besoin d'un travail sévère, et il en manquait manifestement. Ses détracteurs pourtant triomphaient, un peu hâtivement peut-être. Je dois dire qu'il en a d'assez nombreux. On lui reproche d'être le propre frère de Didius. On lui garde rancune des déceptions qu'a causées son aîné et la paresse des Maintenon à trois ans. On constate qu'il n'a même pas comme quelques-uns d'entre eux une carrière de deux ans très probante. Son prestige il le doit surtout à des bruits favorables, à l'estime que l'on témoigne à son entraîneur, Cette estime d'un entraîneur, qui a manié tant de bons chevaux, n'est pas, du reste, un mauvais répondant. L'avenir nous dira qui a raison.

Passons à Durbar. Jusqu'ici Durbar a eu exactement la carrière de Saint Pé, comme Saint Pé, il n'a rien fait de beau à deux ans, et a comme lui gagné le prix de Saint-Cloud et le prix Delatre.

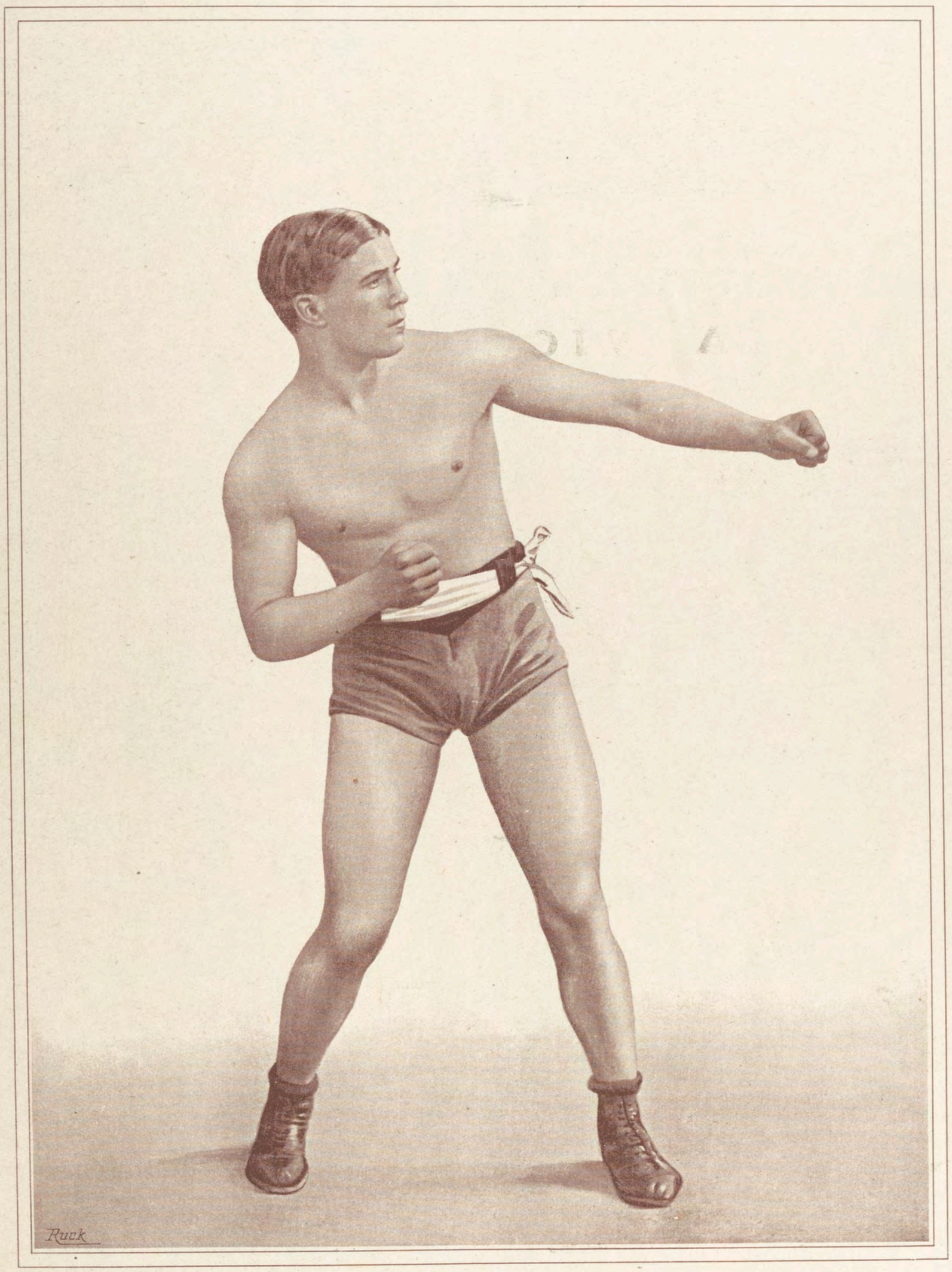
Nous verrons vendredi dans le prix Lagrange si l'analogie se poursuit. Saint-Pé l'an dernier s'y est placé deuxième derrière Stard II. Ce fut sa première défaite de l'année et son avant-dernière bonne course. Après le prix Edgard de la Charme où il s'est placé derrière Dagor et Gloster, Saint Pé n'a plus donné que des déceptions. On a pu constater alors le rôle important qu'avait dû jouer, lors de ses premiers succès, son avance de préparation. Durbar lui aussi bénéficie pour le moment d'une avance de cette sorte; mais il serait bien téméraire d'affirmer qu'il n'a pas en même temps la qualité qui lui permette de garder son rang Je dois répéter à son sujet ce que j'ai eu l'occasion de dire déjà à propos de sa valeur de Saint-Cloud, son écurie l'a toujours tenu en haute estime, et malgré les nombreuses déceptions qu'il lui a données à deux ans, n'a jamais désespéré de son avenir. Il a pour lui aussi d'être le demi-frère de Blarney, un excellent cheval, l'un des meilleurs, sinon absolument le meilleur de son année. Blarney est par Irish Lad et Durbar par Rabelais. Ce n'est pas cette origine paternelle de Durbar qui peut le diminuer. Jusqu'ici il est vrai la carrière des deux demi-frères a été singulièrement différente. A deux ans, Durbar n'a pas gagné une seule course, et Blarney a été le crack de sa génération. A trois ans, Blarney a repris son rang, mais tardivement et il a échoué précisément dans la course de Maisons qu'a gagné Durbar. Attendons la suite, nous verrons Durbar dans le prix Lagrange aux prises avec Dorritt, Le Grand Pressigny, Sardanapale. Il n'y a pas lieu d'ailleurs d'insister sur une course qui se courra précisément à l'heure où ces lignes paraîtront, — si elle se dispute.

On peut en effet se demander, à l'heure où j'écris, si elle sera courue vendredi, et dans quelles conditions. L'hippodrome de Maisons sera-t-il praticable? Il ne l'était pas samedi dernier, et les courses indiquées, pour ce jour-là, le prix Perplexe et le prix des Haras Nationaux, ont été courues a Enghien. On ne peut dire qu'elles y aient beaucoup perdu. Si la configuration de l'hippodrome d'Enghien n'est pas tout à fait celle qu'on désire pour des courses plates, si les tournants sont un peu brusques, du moins le terrain est-il excellent, infiniment meilleur qu'il ne peut l'être actuellement à Maisons. L'expérience avait d'ailleurs été faite déjà lors des inondations de 1910. La société sportive d'encouragement avait dû cette année-là donner à Enghien ses trois premières réunions de courses plates, et l'on était retourné à Maisons pour la quatrième, qui est précisément celle du prix Perplexe et des Haras Nationaux dont Maisons a été cette année dépossédée. Les résultats malgré le changement d'hippodrome et les tournants sont en général très réguliers. Dagor a gagné d'une tête le prix Perplexe, sur Ghiberti, mais il aurait battu celui-ci de plus loin s'il n'avait été un peu serré pour trouver passage dans la ligne droite, et si O'Neil en serrant les tournants avec une exceptionnelle adresse, n'avait avantagé sensiblement le poulain de M. Vanderbilt. M Henry a pris lui aussi des tournants remarquables. avec Le Ritto le gagnant du prix des Haras Nationaux, mais Le Ritto qui dominait les autres dès le dernier tournant n'avait pas besoin de cela pour gagner.

STUART

LE PRIX MURAT (steeple 4.500 mètres, 30.000 francs). Auteuil le 29 mars. *Ma Love culbutait au mur en pierre, faisant tomber Kamrei peu après, Prince Christian dérobait à la rivière, Rosely et Valise de Voyage tombaient. Entre les tournants Siva II prenait le commandement mais dérobait au bull-finch. Scoff II venait alors et gagnait sans peine.*

LE PRIX DE LONGCHAMP (haies, 3.100 m. 10.000 fr). — Auteuil 29 mars. *Manthorpe a d'abord mené, Va Tout ensuite. Entre les tournants, Figurine tentait de s'échapper. Mais Zénith II se lançait à sa poursuite, la rejoignait à la haie finale et la battait facilement ; Manthorpe prenait même la seconde place derrière Zénith II.*



BERNARD

Le brillant poids moyen français, qui vient de livrer un très beau combat contre l'Américain Joë Borrell.

UN BEL EXEMPLE D'OBSTRUCTION

Le joueur blanc veut se saisir du ballon qui gît à terre. Son adversaire s'y oppose de façon irrégulière, il pratique l'obstruction en s'interposant entre le joueur et le ballon, alors qu'il devrait laisser le chemin libre devant l'attaquant.

LA RUSE ET L'OBSTRUCTION AU RUGBY

PAR JACQUES DEDET

La ruse, suivant que le joueur l'emploie d'une façon honnête ou non, est un des plus jolis ou un des plus vilains côtés du Rugby.

La ruse honnête consiste à essayer de tromper l'adversaire par des combinaisons qui respectent à la lettre les enseignements du règlement. Elle doit être non seulement permise, mais encore encouragée car elle facilite le développement de toutes les initiatives personnelles. Il est licite et il est utile, par exemple, de faire en sorte que l'adversaire croit que vous allez faire une chose alors que vous êtes bien décidé à en faire une autre ; si vous le trompez, c'est tout profit pour vous et pour votre équipe, on ne peut rien vous reprocher, vous avez agi suivant l'esprit du jeu, vous avez droit à des éloges, non à des réprimandes. Malheureusement cette honnêteté dans la ruse n'est point toujours respectée et beaucoup de joueurs, d'équipes même, ont élevé en théorie la pratique de la mauvaise ruse. Par celle-ci, il faut entendre celle qui tout en semblant respecter la lettre du règlement, est absolument contraire à son esprit. C'est elle qu'il faut combattre, car elle tend à dénaturer le Rugby, qui dans l'esprit de ses créateurs doit être un jeu parfaitement loyal.

Il serait fastidieux d'énumérer toutes les ruses praticables et pratiquées au football Rugby car elles sont en nombre indéfini variant avec chaque instant du jeu et avec chaque individu. Le demi de mêlée emploie malhonnêtement la ruse quand, sans mettre le ballon directement dans les pieds de ses partenaires, faute que pénaliserait tout arbitre, il invente un subterfuge pour arriver au même résultat. Celui-ci imprime au ballon un mouvement rotatoire, celui-là fait rebondir le sien sur les genoux des avants adverses. En levant le pied en mêlée avant la mise du ballon, en se mettant quatre en première ligne, les avants rusent aussi. De même font les demis qui, ayant à faire la touche, lancent le ballon très légèrement en avant dans la direction contraire ; ils mettent ainsi leurs adversaires dans l'obligation de se reculer, de se retourner même pour se saisir du ballon, alors que leurs partenaires se trouvent favorisés.

Bien que ces ruses trouvent souvent en elles-mêmes leur châtiment, elles sont tellement contraires à l'esprit du jeu, qu'elles devraient être punies de façon magistrale. A côté de ces tentatives peu loyales, mais pour ainsi dire personnelles, individuelles, de truquage, il existe à l'heure actuelle et depuis quelques années surtout une tendance marquée, dans presque toutes les équipes pour l'*obstruction*.

L'*Obstruction* : sous ce titre complexe, on peut englober tous les essais qui sont faits pour empêcher l'équipe adverse de profiter d'un avantage qu'elle a momentanément acquis. Elle consiste alors par un moyen ou par un autre à ralentir le jeu, à en obstruer la marche. Dans certaines circonstances cette obstruction, prise au sens général du mot, est parfaitement légale ; telle équipe qui fermera le jeu d'une façon systématique devant un adversaire plus brillant dans le jeu ouvert, pour conserver un avantage par elle acquis sera parfaitement dans son droit. Elle ne le sera plus si elle emploie, pour ce faire, des manœuvres, qui sans être contraires, semble-t-il, aux règles, en contrediront l'essence. Des exemples feront comprendre.

Dans toutes les phases du jeu l'obstruction est possible, et à toutes les places. Le principe même de celle-ci est de gêner un joueur qui n'a pas le ballon, au mépris des règlements dans tous les cas où ce joueur apparaît dangereux pour le camp que l'on défend. Etant donné la rapidité du jeu et le mélange incessant de tous les équipiers, la mise en œuvre de procédés plus ou moins loyaux est facile. Les avants ont la partie belle pour pratiquer celle-ci sans grands risques, car leurs évolutions, sont en général moins claires, moins vues dans leur détail par l'arbitre que les attaques des trois quarts ou les exploits personnels. Ainsi tentent-ils souvent de pratiquer l'obstruction à la touche de diverses manières. Ils mettent à terre un homme qui n'est pas en possession du ballon, ils assurent leur prise sur leur adversaire avant que la touche ne soit faite, tirent celui-ci par son maillot, cet autre par le bras ou la main. Quelquefois aussi, dans une entente obstructive, certains joueurs retiennent leur ennemi de façon illicite, l'empêchant de coopérer à la défense de son camp. Ils permettent ainsi à un joueur de leur équipe qui se sera saisi du ballon de continuer sa course vers les buts adverses sans grand obstacle devant lui. Ils peuvent pratiquer ces manœuvres déloyales, sans que l'arbitre s'en aperçoive trop, s'ils sont adroits ; il suffit en effet qu'ils fassent perdre un fragment de seconde à celui qu'ils immobilisent illégalement, pour rendre ce joueur tout à fait inutile à la défense de son camp.

Dans les dribblings la même pratique avec de légères variantes peut être exécutée. Ceux qui ne dribblent pas se chargent de rendre le chemin libre à celui qui conduit le ballon, en bousculant sur sa route ceux qui veulent s'opposer à la progression de l'attaque. De son côté le défenseur peut pratiquer l'obstruction en s'éternisant à terre, en faisant, dit une expression vulgaire, « la limande sur le ballon ».

A la mêlée ce sont surtout les avants troisième ligne, qui se chargent des manœuvres obstructives et l'on peut assurer qu'ils accomplissent en général leur tâche de façon tout à fait satisfaisante. Leurs efforts portent sur le demi de mêlée. Ils ont parfaitement le droit de le faire tant qu'ils font corps avec

la mêlée, ils usurpent ce droit, lorsqu'ils ne remplissent plus cette condition.

La limite entre les deux cas est d'ailleurs bien factice, puisqu'un avant, qui d'une façon quelconque touche à sa mêlée, est considéré comme faisant corps avec elle. On voit combien un avant troisième ligne peut, tout en gardant un lointain contact avec sa mêlée, porter obstacle à la course du demi adverse vers le ballon sorti de son côté. Le détour qu'il l'oblige à faire permet au demi qu'il protège d'opérer en toute sécurité. Bien que cette pratique légale soit très effective, elle ne suffit en général pas à la plupart des joueurs, et ceux-ci jugent très souvent inutile de garder contact avec leur mêlée et obstruent de façon tout à fait irrégulière la course du demi adverse vers le ballon, en interposant leur corps entre celui-ci et lui.

Allant plus loin, certains avants protègent l'attaque, issue de leur mêlée, en faisant la manœuvre suivante ; ils croisent la course de leur demi d'ouverture ou de l'un de leurs centres en passant en avant de lui et dans celle-ci gênent la défense adverse, qui se portait à la hauteur de l'attaque

La venue des Néo-Zélandais en Angleterre et l'introduction du Winger ont jeté le trouble dans le Rugby anglais. Ce joueur fut accusé d'enfreindre les règles. L'erreur vint de ce qu'il portait le nom d'avant d'aile, alors qu'en réalité il ne faisait aucunement partie de la mêlée : à tous égards c'est un demi dit Gallaher. Que ce joueur soit un avant ou un demi, il n'en reste pas moins qu'il ait le droit de pratiquer toutes les fantaisies qu'il se permet en général et de porter plus ou moins irrégulièrement le trouble dans l'attaque et dans la défense ennemies. Les Zélandais pensent que, loin de troubler le jeu, la création du Winger lui donne plus de rapidité et plus de clarté. Je suis loin d'être de cet avis. J'ai pu me rendre compte personnellement du désarroi qu'un Winger pouvait faire naître en camp ennemi, quand l'arbitre était un peu trop indulgent pour lui. A peu près certain de ne pas voir ses truquages pénalisés, le Winger peut se permettre de démolir à lui seul toutes les combinaisons adverses. Dans ces conditions son rôle est des plus agréables et des plus effectifs pour son équipe, mais au cas où il a affaire à un arbitre sévère, son rôle devient très restreint et son utilité moindre.

Les divisions arrières peuvent, elles aussi, et dans des conditions très diverses pratiquer l'obstruction, encore que l'emploi de celle-ci soit moins facile pour elles, parce que plus visible aux yeux de tous. Dans l'attaque la méthode la plus simple consiste dans le croisement. Un joueur demi d'ouverture ou centre est lancé vers les buts ennemis, un adversaire face à lui est prêt à entraver sa course, il est aisé de comprendre, que si un de ses partenaires vient, en croisant sa course, s'interposer entre l'attaquant et celui qui s'apprêtait à l'arrêter, ce dernier sera gêné dans son action. A l'encontre le porteur du ballon qui s'attendait à cette manœuvre en tirera profit et ainsi, sans en avoir l'air, le joueur qui lui aura porté aide aura fait de l'obstruction profitable. Ceux seuls qui auront vu le coup de près se rendront compte de son irrégularité, les autres admettront comme bien jouée cette phase de jeu répréhensible.

Dans la défense l'obstruction est certainement plus facile et moins visible encore. L'occasion la plus fréquente est la protection de l'arrière par un de ses trois-quarts. L'arrière est en possession du ballon qui a dépassé sa ligne de trois-quarts, les adversaires courent vers lui à la poursuite du ballon, n'est-il pas simple pour le trois-quart de s'interposer comme par hasard entre ceux-ci et le joueur qu'il veut protéger? S'il fait cette manœuvre avec adresse, elle apparaîtra toute naturelle et il pourra toujours invoquer l'excuse qu'il courait vers son arrière et vers le ballon, dans l'intention d'attraper celui-ci ou de seconder celui-là.

Dans tous ces cas il est cependant bien évident qu'il y a eu faute et que le joueur qui a agi comme nous venons de le dire a été contre l'esprit même du Rugby. Il a profité de la difficulté qu'il y a pour l'arbitre à juger certains coups et contrairement à toute loyauté il a fait mal en faisant semblant de faire bien. Il a gêné un adversaire qui n'avait pas le ballon, gêné d'aussi petite façon que ce soit, gêné assez pour lui faire perdre le bénéfice que ses efforts honnêtes devaient lui permettre d'acquérir.

C'est là la faute, comment y remédier?

L'idéal en la matière serait que chacun ait en soi assez d'honnêteté pour ne jamais se permettre de commettre la faute, et pour n'agir que suivant une parfaite loyauté. Malheureusement il n'en est pas ainsi. Si dans un récent article j'ai soutenu que la brutalité n'était en aucun cas pardonnable, j'avoue que la faute dont nous parlons aujourd'hui l'est le plus souvent. Elle l'est parce qu'elle ne porte aucun préjudice physique à qui que ce soit, et parce que le préjudice moral qu'elle crée est compensé par celui que porte à l'équipe dont nous nous occupons son adversaire qui n'a guère plus ou guère moins de scrupules sur ce chapitre. La morale se refuse à ce compromis, la réalité des combats l'excuse, l'exige presque. Ainsi donc chacun, dans la défense de ses intérêts, commettra cette faute qui consiste à gêner illégalement un adversaire; il n'y a pas là grand progrès à faire par l'éducation des masses. nos amis les Anglais nous en fournissent un bel exemple. Ce sont en effet eux qui pratiquent avec le plus bel ensemble les truquages collectifs et messieurs les Avants Anglais ne sont pas des enfants sur ce chapitre. De cette connaissance intime du jeu, si l'on peut dire, ils tiraient autrefois leur grande supériorité sur nos hommes débutants, dans le métier et peu instruits de toutes ces fantaisies. Les progrès que nous avons faits dans ce genre d'idée sont tout à l'honneur de nos qualités de finesse et de malice. chacun de nos hommes qui a joué des matches internationaux connaît à peu près maintenant cette façon d'agir, mais nos équipes ne l'emploient pas encore avec une ampleur collective aussi effective que les teams d'outre-Manche. Les élèves un jour pourraient bien cependant dépasser les maîtres, et je ne doute pas qu'ils le fassent s'ils continuent à apprendre avec autant de bonne volonté.

Voilà l'écueil à éviter, voilà une imperfection à corriger.

La sanction reste la seule manière de combattre l'accomplissement de cette faute. Cette sanction, l'arbitre seul en dispose. Encore faut-il qu'il l'applique à bon escient, qu'il apprenne à reconnaître la faute Il est loin d'être à la portée de tous de ce faire, quand le délit loin d'être patent est commis avec tant d'adresse, de délicatesse, dirons-nous, qu'il passe inaperçu à des yeux mal avertis, qu'il a besoin d'être décelé, découvert pour ainsi dire. C'est pourquoi seuls peuvent devenir sur ce point capital des arbitres de valeur, ceux qui ont combattu sur les champs de football, ceux qui ont lutté dans des matches sérieux, ceux qui ont assisté aux superbes démonstrations données par nos voisins quand « ça ne va pas tout seul » Il manque en France quelques referees de ce genre; la génération qui vient nous en donnera peut-être.

Admettons cependant que nous possédions ces oiseaux rares, connaissant le jeu à fond, et possédant la rapidité de jugement et l'autorité nécessaire pour tenir avec succès le sifflet. Le mal ne sera pas encore vaincu, car il ne m'apparaît pas qu'ils possèdent, de par le Code, de sanctions suffisantes pour punir les incorrections flagrantes et récidivantes. Il faut savoir le préjudice que causent à une équipe les plaquages sans le ballon, les hommes qui se mettent devant vous, qui obstruent votre route, ceux qui vous retiennent irrégulièrement par un bout de votre maillot, et vous font perdre le dixième de seconde utile, nécessaire et suffisant à la réussite ; il faut connaître l'état d'énervement dans lequel ces incorrections mettent celui qui en est victime, il faut avoir joué pour se douter de l'importance qu'ont ces fautes minimes en apparence, et de la sévérité de sanction dont on doit les frapper.

Le coup franc, sauf en bonne position près des buts ennemis, est illusoire, la mêlée est souvent plus avantageuse si vous vous assurez régulièrement le contrôle du ballon, mais elle est trop aléatoire. Seule, l'expulsion d'un joueur est une mesure efficace. Mais là nous tombons dans un excès contraire et la sanction n'est proportionnée à la faute que si celle-ci est répétée.

Le problème est difficile, sans quoi il serait déjà résolu. Pour le moment la seule solution efficace est que les arbitres connaissent à fond le jeu et tous ses trucs, qu'ils montrent beaucoup de sévérité dans leurs décisions, et que la foule leur accorde confiance plus qu'elle ne le fait. D'aucuns penseraient que l'on pourrait donner à tel arbitre, que l'on estimerait foncièrement honnête, le droit de distribuer des points de pénalisation, mais quelle ne deviendrait pas la tâche et la responsabilité de ce pauvre homme ?

Quant à penser empêcher les joueurs de truquer, c'est un doux rêve. La vie de chacun ne consiste-t-elle pas à rouler l'autre, à chercher à « avoir » le voisin, devrait-elle être entachée d'un peu de malhonnêteté? Mais nous sommes tous des hommes, j'ai raisonné sur cette donnée ; la solution est donc de trouver un homme qui ne le soit pas trop ; un bon arbitre. De lui donner alors les armes nécessaires pour combattre la ruse sous ses formes déloyales.

JACQUES DEDET.

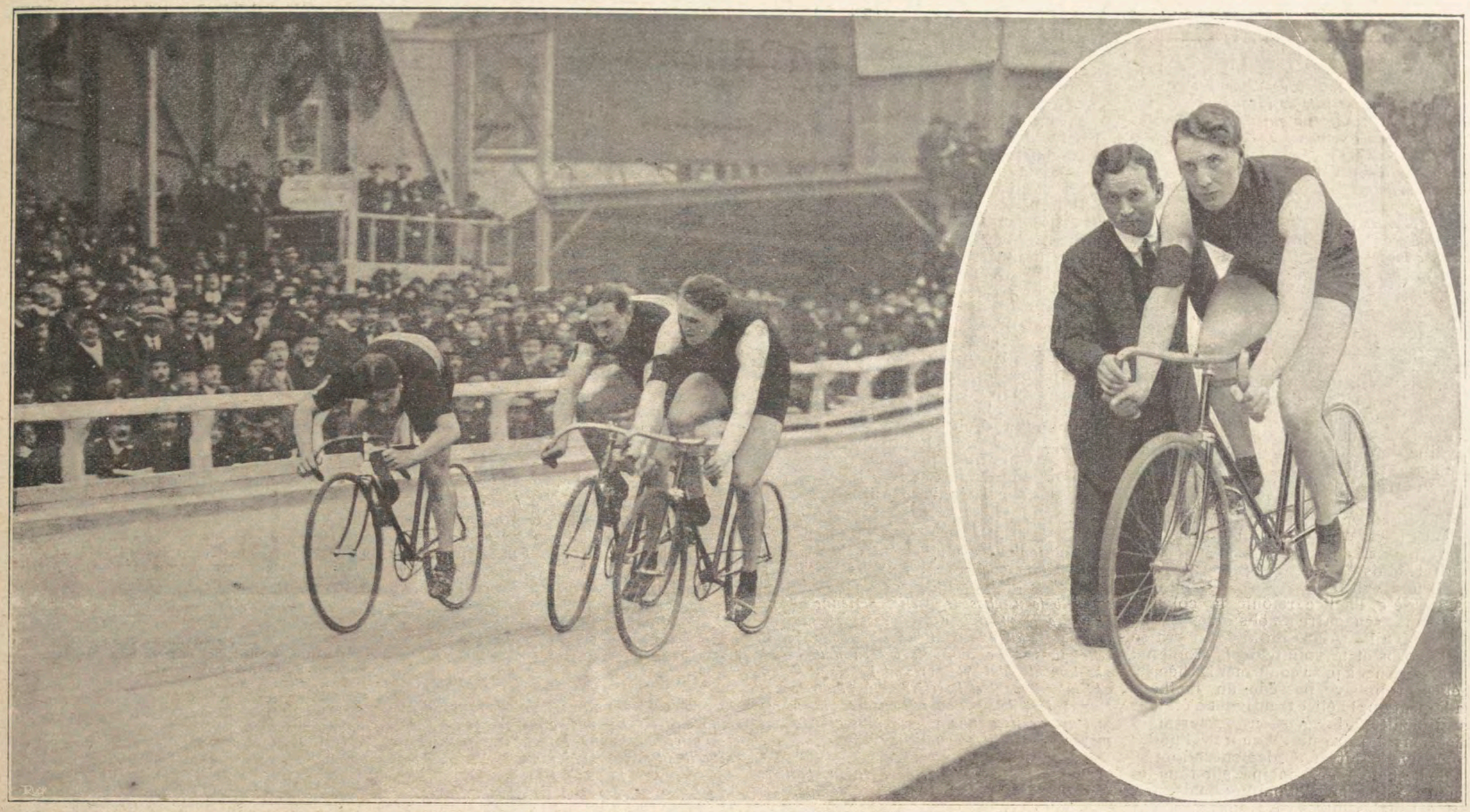
UNE DOUBLE OBSTRUCTION

Dans un match Paris-Londres, au cours d'un dribbling, deux joueurs blancs arrêtent irrégulièrement deux équipiers parisiens : l'un pratique un plaquage à la tête, le second saisit le bras de son adversaire.

UN ARRÊT ILLÉGAL

Cette photographie a été prise au cours du dernier match Racing-Sporting. Sur une échappée de Castelnau, un joueur du S. C. U. F. empêche Lagarrigue de suivre l'offensive de son partenaire.

LES VICTORIEUX DÉBUTS DE BAILEY



Van Bever Lorenz Bailey

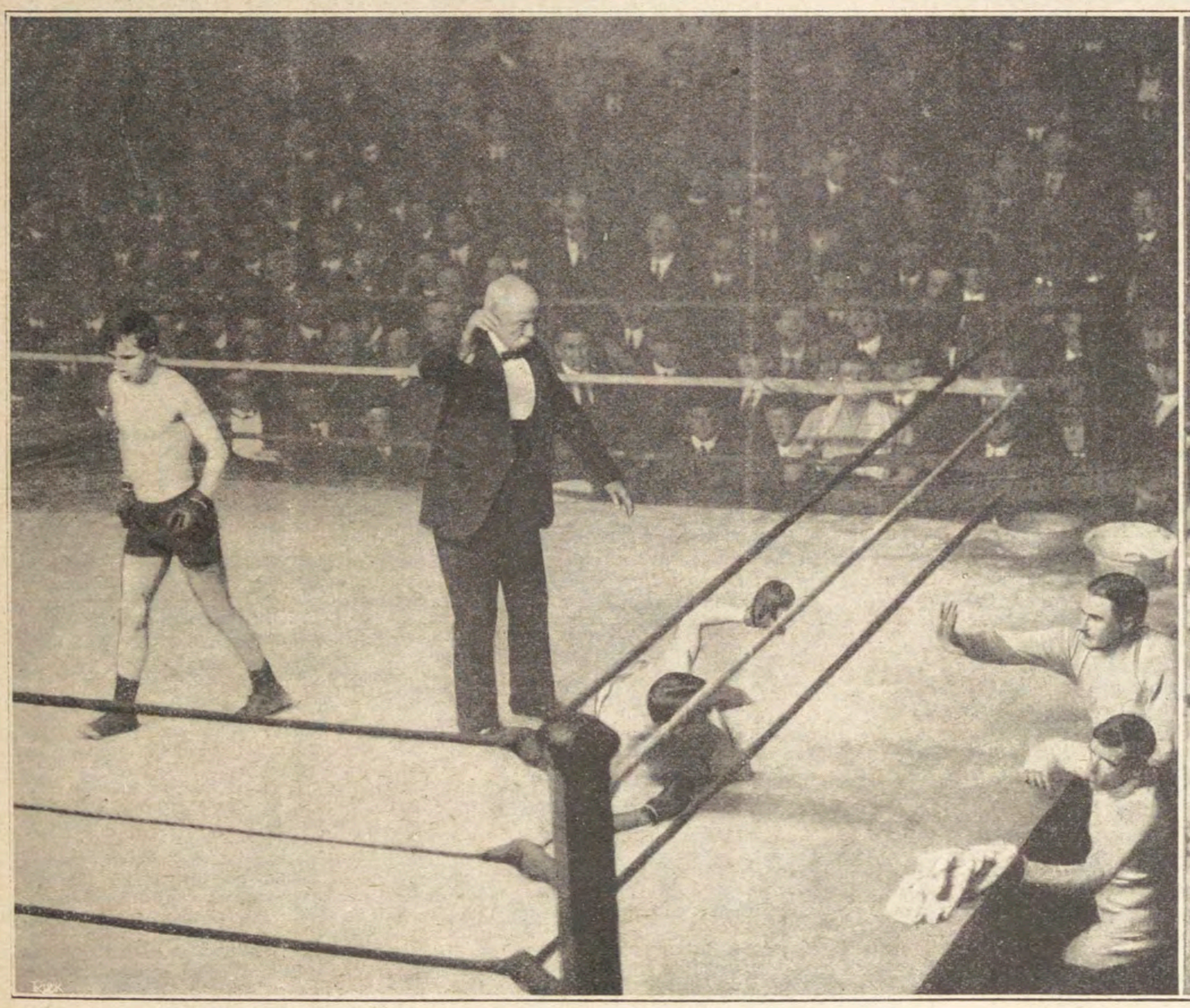
BAILEY BAT VAN BEVER ET LORENZ

W.-J Bailey fit preuve d'un brio extraordinaire, dimanche dernier, à Buffalo. Sa tactique est le fait d'un grand coureur. Dans ses trois courses, il triompha, battant Friol, Lorenz et Van Bever.

W.-J. BAILEY

Bailey, comme amateur, gagna 4 fois le Grand Prix de Paris et 3 fois le championnat du monde.

PERCY JONES TRIOMPHE DE CRIQUI



CRIQUI VA A TERRE

Lundi dernier, à Liverpool, le Galois Percy Jones rencontrait en 20 rounds le Français Criqui pour le titre du champion du monde des poids mouche. Criqui, qui avait précédemment battu aux points le Gallois, fut déclaré vaincu.

UNE CHARGE DANS LES CORDES

Mis en grande difficulté au début du match, Criqui se reprit par la suite, mais fut surclassé par son adroit adversaire.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

OU PLACER L'HÉLICE ?

Je vous écris pour vous demander si vous n'auriez pas l'amabilité de répondre dans La Vie au Grand Air *aux questions ci-dessous :*

1° Quels sont les avantages de la disposition de l'hélice placée en avant ou celle de l'hélice placée en arrière des plans porteurs ; 2° Existe-il des monoplans avec hélice placée en arrière des plans porteurs ; 3° S'il en existe, voulez-vous me citer les noms ? 4° Pourriez-vous m'indiquer où l'on doit s'adresser pour déposer un brevet de modèle d'aéroplanes ?

ED. VERCLYTTE,
à Saint-Inglevert, par Marquise (Pas-de-Calais.)

Bien que je crois avoir déjà vu traiter cette question dans votre intéressant journal, je me permets de vous envoyer mon avis, condensé en quelques lignes.

1° Théoriquement, et en dehors de toute nécessité de construction, la place de l'hélice est indiquée à l'arrière, où elle travaille dans de meilleures conditions qu'à l'avant.

En effet, à l'avant, l'hélice refoule la colonne d'air, donc la vitesse est accrue par l'action énergique de l'hélice, sur l'engin qu'elle doit tirer ; il y a là une opposition assez nette entre le but et le résultat. Mais par contre, elle « aspire » un air non agité.

A l'arrière, l'hélice refoule la colonne d'air sans rencontrer d'obstacles, mais elle « travaille » dans un air déjà brassé par le corps et la voilure de l'aéroplane.

L'expérience a paru confirmer la théorie : l'hélice propulsive possède un meilleur rendement que l'hélice tractive et n'étaient les difficultés d'exécution et certaines objections d'ordre plutôt moral, l'hélice propulsive serait généralement adoptée.

Elle l'est déjà, en principe, sur tous les biplans à fuselage tronqué ; mais, par contre, tous les autres appareils emploient l'hélice tractive.

L'hélice tractive s'impose par la plus grande facilité de construction sur les appareils à corps fuselé où le moteur placé à l'avant permet également un équilibrage aisé. De plus, les pilotes n'aiment guère avoir la masse du moteur derrière eux : cette disposition a causé de graves accidents d'atterrissage.

On doit cependant remarquer que si l'on voulait s'écarter un peu de la routine, il ne serait pas trop difficile d'établir un appareil fusiforme raisonnablement conçu genre torpille Tatin, avec hélices arrière, et où le moteur serait rigidement assemblé avec la membrure. On y viendra certainement un jour prochain

Les essais de la torpille n'ont pas semblé concluants. Il y a beaucoup de raisons à cela, dont la plus grosse est que l'appareil comportait tant de dispositifs nouveaux qu'il fut difficile de déterminer lequel fut véritablement cause de l'échec. Cette torpille Tatin était d'un maniement difficile, soit, mais faut-il en incriminer l'hélice propulsive plutôt que la voilure ou l'équilibrage ?

En réalité, il serait fort heureux que l'on recommençât ces expériences jusqu'à résultat nettement concluant.

2° et 3° Tous les appareils monoplans du type canard : Blard, Blériot, Besson, etc. possédaient l'hélice propulsive. L'autoplane de Pischof, le Tubavion, le Borel, d'autres encore avaient cette disposition, comme, à plus forte raison, les appareils genre torpille de Martinet-Riffard et des ateliers d'Artois.

4° Adressez-vous, soit à une agence de brevets, soit à l'office National de la Propriété Industrielle, au Conservatoire des Arts et Métiers, rue Saint-Martin, à Paris.

EMILE D.
Ingénieur A. et M.

POUR DEVENIR PILOTE AVIATEUR

1° Que faut-il pour devenir pilote, n'ayant aucune notion de l'aviation ?

2° Conditions de la maison Farman ou Blériot ?

3° A qui faut-il s'adresser pour faire une demande, étant sujet français ?

4° Au bout de combien de temps peut-on conduire un appareil ?

M. D. P.,
Sofia (Bulgarie).

1° Pour devenir pilote aviateur, si vous ne connaissez rien de l'aviation, vous pouvez faire deux choses : Lire un bon livre vous donnant des notions suffisantes sur l'aéronautique et l'aviation, par exemple celui ayant pour titre : *L'aéronautique* édité par la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, avenue des Champs-Elysées ; et vous faire inscrire comme élève à l'une des écoles civiles d'aviation.

2° Nous n'avons pas les conditions de la maison Farman frères ; mais vous n'avez qu'à les demander 166, rue de Silly à Billancourt ; on se fera un plaisir de vous les envoyer.

Les conditions d'apprentissage à la maison Blériot sont : apprentissage : 800 fr. ; garantie de casse : 1500 francs ; assurance contre accidents aux tiers : 150 francs. Brevet militaire : conditions spéciales.

3° Quelle demande voulez-vous faire ? Si c'est une demande d'inscription comme élève-pilote, adressez-vous à la maison que vous aurez choisie. Si c'est une demande d'affectation au régiment d'aéronautique, elle est faite, soit par le constructeur ou le directeur de l'école et adressée au Ministre de la guerre, soit par l'élève lui-même et adressée au Commandant d'un des groupes aéronautiques de Versailles, Reims ou Lyon.

4° Le temps de l'apprentissage dépend des qualités morales et physiques et des aptitudes spéciales du postulant.

P. L.

COMMENT FAIRE UN GLISSEUR ?

Etant donné les résultats des expériences déjà faites, quelles seraient les meilleures dimensions et la meilleure coupe à donner à un bateau glisseur (hélice aérienne) pour atteindre le maximum de vitesse avec un moteur de 5 chevaux (à ailettes) ? Quelle serait cette vitesse ? Le fond du bateau doit-il être absolument plat et horizontal ? Faut-il en apponter l'avant et l'arrière ? Où placer le moteur et le pilote ? Pourrait-on avec le même moteur, réaliser une vitesse plus grande au moyen d'une hélice aquatique ?

A. D.,
Secrétaire de l'Union sportive. Namur.

Si M. A. D. espère réaliser un engin de pure vitesse, qu'il se détrompe : son moteur de 5 chx ne lui permettra pas de battre les records.

L'hélice aérienne appliquée à la navigation permet la construction de bateaux à très faible tirant d'eau : c'est là son principal mérite.

Que M. A. D. fasse ce que font déjà nombre de jeunes sportsmen américains : son glisseur lui reviendra à très bon compte, et, avec des conditions favorables, il pourra espérer atteindre et même dépasser 15 km. à l'heure.

Qu'il monte donc son ensemble motopropulseur sur un faux chassis et qu'il fixe celui-ci sur la membrure inférieure d'un bateau à fond plat ou à quille, selon les fonds dont le cours d'eau est lui-même disposent

Il y a évidemment intérêt, pour diminuer la résistance, à relever l'avant si le bateau est à fond plat, ou à l'affiner en proue s'il est à quille. Dans les deux cas, pour éviter la formation de remous à l'arrière, il est intéressant d'arrondir les flancs du bateau à l'arrière.

Dans un bateau à quille, le moteur et le pilote doivent s'équilibrer de part et d'autre du centre de gravité, avec toutefois un léger décalage vers l'arrière. Dans un glisseur, la prédominance vers l'arrière doit être plus accentuée.

L'hélice aquatique donnerait des résultats un peu supérieurs.

UN QAD'Z'ARTS D'ANGERS.

A PROPOS DES SIX JOURS

A la fin d'une course cycliste de six jours, quand plusieurs équipes sont encore en tête, on leur fait disputer une épreuve finale de 2.500 mètres : c'est absolument injuste ! car c'est le triomphe du bon sprinter, et l'échec de l'homme de fond. Celui-ci, qui a fourni le même effort physique et moral pendant six jours entiers, est vraiment trop sacrifié.

Un lecteur complaisant pourrait-il m'indiquer une combinaison permettant à tous les coureurs n'ayant pas été doublés d'avoir des chances égales ?

M. C., ABONNÉ,
Montmorency.

Comme M. Dehamette, j'ai toujours pensé que le classement d'après le sprint final entre les équipes de tête ne répond pas à l'idée directrice d'une course de longue durée. J'ai pensé également qu'il conviendrait de remédier à cette réglementation fausse ; mais je ne vois guère de moyen exact d'arriver à un classement certain.

Il est impossible de définir le « meilleur » homme d'une course de six jours, car les équipes sont en général formées de deux hommes ayant des qualités différentes, l'un pour le train, l'autre pour le sprint. Comment distinguer nettement les mérites de chacun ?

Chaque mode de classement que l'on pourra proposer comportera des aléas, c'est inéluctable ; car le seul classement rationnel — qui d'ailleurs ne peut être adopté — serait le classement d'après une course finale à tandem mettant les équipes de tête en présence.

Les courses des six jours ne peuvent définir que la meilleure équipe et non pas le meilleur homme.

DÉSIRÉ LECOURSIN,
à Roubaix.

Depuis longtemps déjà nous sommes sous la critique de la réglementation finale des « courses de 6 jours ». Pourquoi ne pourrait-on pas réunir un comité sportif pour définir un mode de classement final destiné à faire valoir le *meilleur*.

J. DEHANCOTE,
à Hanute (Belgique).

QUESTIONS NOUVELLES

L'AÉROSTABLE MOREAU

1° Voulant connaître à fond les principes et les plans de l'aérostable Moreau, voudriez-vous m'indiquer les publications, quelles qu'elles soient, qui me donneraient à ce sujets des renseignements, excessivement précis ? *Pourrait-on voler la tête en bas avec l'aérostable Moreau ?*

Je pense que vous me donnerez satisfaction.

UN LECTEUR ASSIDU

AUTOMOBILE ET LOOPING

Combien avons-nous de marques d'automobiles en France, environ ?

A quelle hauteur le looping peut-il se faire le plus commodément ?

M. LE G.,
à l'E. M. J. Paris.

NEUF OU DIX CHEVAUX ?

Je possède une voiture de Dion-Bouton, type D×1913 dont le moteur présente les caractéristiques suivantes :

1° Quatre cylindres.

2° Alésage : 66 millimètres.

3° Course du piston : 120 millimètres.

4° Vitesse normale de rotation : 1.400 tours à la minute.

Je suis imposé pour 10-chx ; me basant sur la nouvelle formule des usines, et après approbation du Dr Bommier, j'ai fait une réclamation pour être imposé à 9-chx, réclamation qui ne fut pas admise.

Je viens vous demander de me renseigner à ce sujet : dois-je être imposé pour 9-chx ou pour 10-chx ?

Dr PERDRIGEAT.
St-Porchaire.

POUR AUGMENTER LA PUISSANCE D'UN MOTEUR

Est-il possible en diminuant le volume de la chambre de compression, dans un moteur à explosion (4 cylindres ancien modèle 80-120) d'espérer augmenter la puissance dudit moteur ?

L. SALLÉ.

UN CHAMPIONNAT DU MONDE CYCLISTE SUR ROUTE

Les sprinters ont tous les ans leur championnat du monde et chaque pays l'a sur son vélodrome à son tour. Pourquoi les routiers tels que Georget, Lapize, Vanhouwaert, Pélissier et confrères ne pourraient prétendre au même honneur ?

Pourquoi les Ligues Vélocipédiques ne font-elles pas disputer l'épreuve dans chaque pays sur 300 kilomètres ou plus ? Un lecteur ne pourrait-il répondre à cette demande.

REMARK,
à Statte (Belgique).

Nous donnerons dans un prochain numéro les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

M. Rafael Bastante, à Ambères. — Pour tous les renseignements que vous nous demandez concernant l'aviette, écrivez de notre part à M. Emmanuel Aimé, à l'*Auto*, 10, rue du Faubourg-Montmartre, à Paris.

M. R. M., abonné. — Nous ne pouvons répondre exactement aux renseignements que vous nous demandez sur les clubs de Londres. Si vous êtes sur place, vous êtes plus à même que nous de les obtenir.

M. Jehan Simonnet, Châlons. — Vous êtes vraiment un peu trop exigeant. Vous voulez entrer d'emblée dans l'armée comme officier-aviateur ? C'est totalement impossible ; il faut d'abord que vous soyez affecté à une arme quelconque qui, en l'espèce, serait l'infanterie, puis, seulement après avoir accompli le stage réglementaire, vous seriez admis dans l'aéronautique militaire si vous remplissiez certaines conditions physiques.

Si vous avez d'excellentes notes au lycée et que vous ayez de bonnes connaissances en matématiques, l'examen pour Saint-Maixent ne vous semblera pas très difficile.

M. A. C., Langres. — Ecrivez directement au secrétaire de chacun des deux clubs que vous indiquez. Ils vous diront à la fois s'ils sont disposés à vous accepter comme gardien de but.

M. René Jaubert, à Nice. — Oui, le courant d'air produit par l'hélice d'un aéroplane peut oppresser un passager peu robuste ; mais avec de l'entraînement, on arrive assez facilement à l'accoutumance. Il n'est pas nécessaire d'avoir dix-huit ans pour apprendre à voler ; mais on ne peut pas voler sans brevet.

Les pouvoirs sportifs aéronautiques sont détenus en France par l'Aéro-Club de France, 35, rue François-Ier, seul club qualifié à cet effet. Les délégués des « pouvoirs sportifs » reconnus de chaque nation forment la Fédération Aéronautique Internationale. — Ecrivez au Secrétariat du Collège d'Athlètes, à Reims, en indiquant vos diverses mensurations, votre poids, votre âge, etc.

M. Leurb, à Villefranche-sur-Saône — Voyez la Méthode du lieutenant Hébert. Elle vous donnera satisfaction sur les deux points.

M. G. D. à Bruxelles. — Nous ne possédons pas de document de cette nature.

Un fervent de l'aviation, Castelnaudary. — Vous nous semblez confondre les aérostiers et les avionniers ou aviateurs. Or, les deux parties de l'aéronautique sont aujourd'hui absolument distinctes.

Nous vous conseillerions plutôt la région de Versailles, où vous auriez beaucoup plus de facilités. Mais que vous soyez fantassin, cavalier ou artilleur, vous serez exactement dans la même situation quant à votre admission dans un régiment d'avionniers.

Pour augmenter vos chances de réussite, il faut nécessairement vous présenter avec un bon petit bagage de connaissances théoriques sur l'aéroplane, le moteur et un peu de météorologie.

M. Goudicheau, à Carcassonne. — Ecrivez à M. Emmanuel Aimé, à l'*Auto*, 10, rue du Faubourg, Montmartre, à Paris, qui vous enverra tous les renseignements détaillés nécessaires.

M. L. Pinney, haras de Dreux. — Ces records à motocyclette n'existent pas. D'autre part, pour qu'un record soit valable, il faut s'assurer le concours de chronométreurs officiels.

M. G. B., à Montmorency — Nous ne pouvons vous donner ce renseignement militaire qui est d'ordre secret. Mais nous pouvons vous dire que des essais ont été faits en présence d'une mission russe et ont, d'ailleurs, été littéralement stupéfiants.

M. Fortin, à Falaise. — Le Bottin vous donnera les adresses de toutes les maisons d'aviation. Nous ne pouvons le faire ici.

On ne comprime pas l'essence, mais seulement l'air contenu dans les réservoirs. C'est la pression exercée par l'air qui envoie l'essence dans le réservoir en charge, c'est-à-dire placé au-dessus du niveau constant du carburateur.

Si l'on ne vole pas longtemps la tête en bas, cela ne tient pas du tout à l'appareil, mais à l'homme qui supporte difficilement cette position.

Le livre « Haut les ailes » coûte 3 fr 50 à notre librairie.

M. Malréchauffé, à Auvelais (Belgique). — Avec 4 à 5.000 francs, faux frais compris, vous pouvez obtenir le brevet si vous avez de bonnes dispositions ; mais si vous êtes exceptionnellement doué, vous vous en sortirez avec 2.500 à 3.000 francs. La durée de l'apprentissage dépend de vos aptitudes. Nous ne pouvons vous conseiller une école plutôt qu'une autre. D'ailleurs nous ne savons pas si vos préférences vont au biplan ou au monoplan. Ecrivez directement aux dirigeants des grandes firmes : vous n'avez que l'embarras du choix.

Un fervent du cycle, à Saint-Malo. — Comment voulez-vous que nous répondions à vos questions ? Evidemment, vous pouvez avoir des chances de succès ; mais cela dépend de vos aptitudes, que nous ne pouvons juger sur le papier.

M. S. K., à Rennes. — C'est parfaitement possible, mais à condition de disposer d'une pompe à eau suffisamment puissante pour provoquer une bonne circulation. Mais méfiez-vous des fuites dans la tuyauterie. La moindre faiblesse, la moindre négligence vous feraient « griller » votre moteur.

M. Marcel Dubois, à Mons (Belgique). — Nous ne pouvons faire parvenir votre lettre au signataire, dont nous ignorons l'adresse. Et puis, vous posez de telles questions qu'il faudrait un petit volume pour y répondre. Regrets.

M. N. Damian, à Buzeu (Roumanie). — Voyez la Motosacoche, 2, avenue Alphand, à Paris, ou à Genève ; la Moto-Rêve, à Lyon ; Herdtlé-Bruneau, rue de la Chine, à Paris. Une bicyclette bien construite peut résister à l'effort d'un petit moteur. Mais soignez bien le montage.

M. F. Xucret, à Tunis. — Votre question sort du cadre du *Petit Dictionnaire*. Si nous l'insérions, on la prendrait certainement pour une plaisanterie.

Un abonné, à Rennes. — Voyez la méthode du lieutenant Hébert.

F. G. Y., Paris. — Si nous vous répondions, notre réponse serait forcément inexacte, car il est impossible de se procurer les chiffres certains. Nous préférons nous abstenir.

Un abonné B. A. L. — Adressez-vous de notre part à M. Mathieu, au Stade français, 8, rue de Hanovre. Le terrain du Stade français se trouve au Parc des Princes.

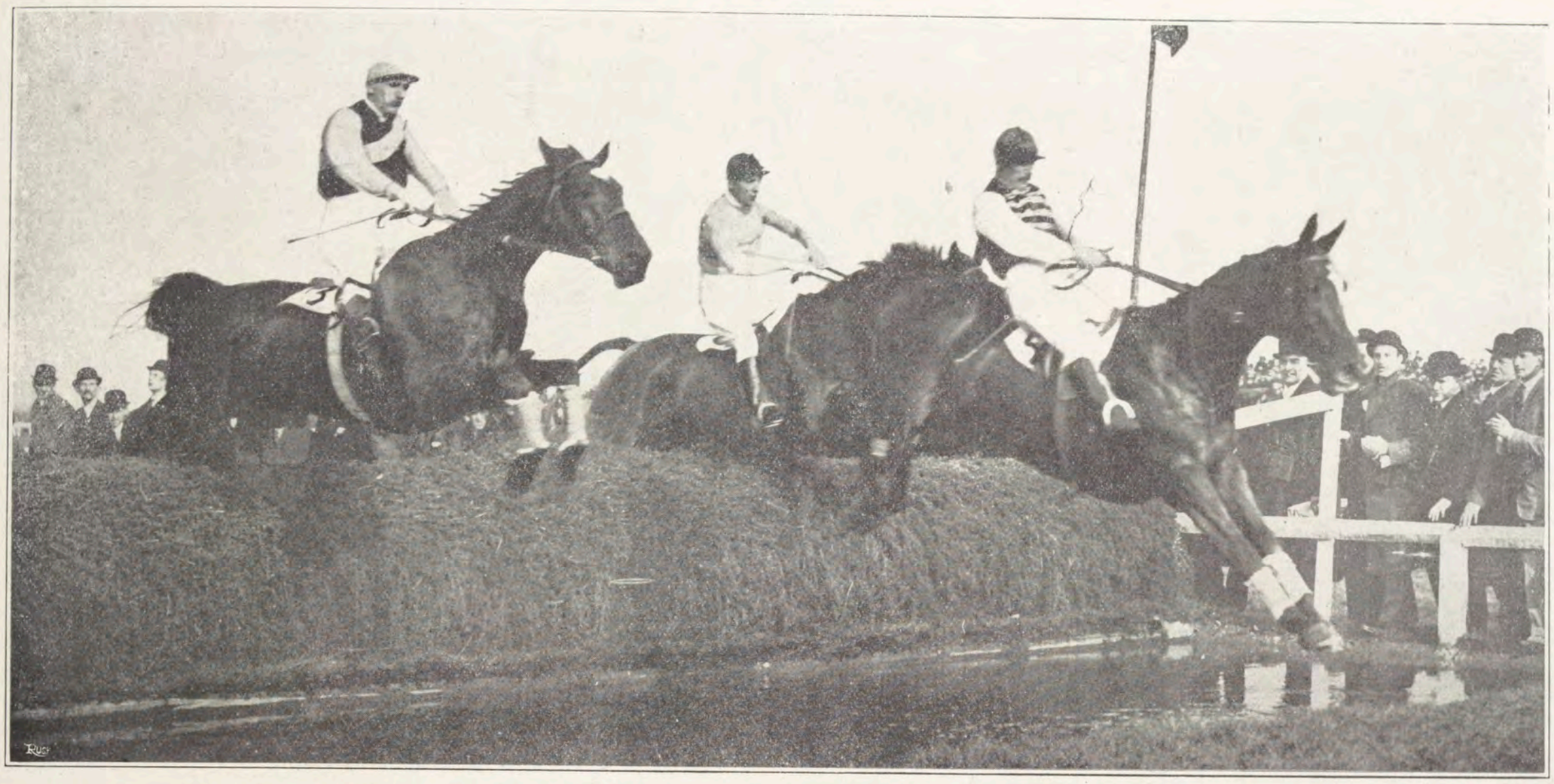
Athlète ignorant 225. — 1° Non, les mémoires de Jeffries n'ont été publiés que dans la *Vie au Grand Air* ; 2° Ce catalogue existe, vous n'avez qu'à le demander à la libraire Pierre Lafitte, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

P. M, Esch-sur-Alzette. — 1° Adressez-nous les lettres que vous destinez à ces champions, nous les leur ferons parvenir. 2° Sam Mac Vea boxe toujours, il est en ce moment en Australie.

M. Gautier. — 1° Il n'a jamais volé au cours du meeting de Juvisy ; il a pu y venir après ; 2° Ces deux records sont des records officieux, ils n'ont jamais été homologués ; 3° Wilding est le seul champion du monde de tennis.

R. D. — Non, car ces couleurs sont la propriété de cette marque.

(1) Cette page est spécialement consacrée à nos lecteurs. Nous publions toutes les questions et les réponses qui nous sont adressées.



LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE GRAND NATIONAL DE LIVERPOOL

Bloodstone et Another Delight sont partis les premiers, mais après la seconde haie Sunloch passait en tête devant Jacobus, Bloodstone, Couvrefeu II, Thowplin, Blowpipe et Ilston. Au Becher's Brook, Fetlars Pride refusait.

LE GRAND NATIONAL STEEPLE-CHASE

PAR RENÉ RIONDET

Toute question de chauvinisme mise à part, la première impression que laisse le résultat du Grand National, est un sentiment de regret inspiré par la constatation que la forme du handicap déprécie l'épreuve de Liverpool qualifiée si complaisamment de Derby du Steeple-Chasing.

On sait bien que les Anglais, sans avoir tout à fait tort, n'attachent pas une grande importance aux courses d'obstacles; mais, du moment que ce sport a pris une certaine extension, dès lors surtout qu'on dote une épreuve comme le Grand National d'un prix de 85.000 francs, le moins qu'on puisse faire, c'est de chercher à récompenser le meilleur par l'attribution de cette riche allocation.

Or, l'autre jour, on a pu se rendre compte pendant toute la durée de la course qu'à l'échelle des poids aucun cheval ne possédait la moindre chance de rattraper le vainqueur qui filait en tambour-major sous un poids léger de 60 kilos.

Une semblable tactique nous remplit d'admiration lorsqu'elle vient s'ajouter aux autres difficultés qui s'imposent à un concurrent.

C'est ainsi que, dans le Grand National de 1894, Cloister n'a pas hésité à prendre la tête dès le premier obstacle malgré son poids presque prohibitif de 79 kgs. 1/2: continuant dans son action, il a rebuté tous les chevaux qui ont voulu se mettre à sa poursuite et, sans jamais se laisser rejoindre, il a gagné de quarante longueurs, terminant à l'allure du canter et accomplissant néanmoins le parcours en 9'42" 2/5.

Une pareille performance peut-elle être comparée avec celle qu'a fournie, l'autre jour, le vainqueur Sunloch? Celui-ci, sans doute, a mené aussi toute la course; mais c'était pour fuir devant le danger, et non plus pour s'élancer au devant de lui; car son but était de faire parler la différence de poids et de mettre à profit l'avantage que lui conféraient ses 60 kilos. Il n'a jamais été rattrapé et l'a emporté de huit longueurs en 9'58"4/5.

Ces deux exposés rapides font ressortir nettement l'injustice, qui consiste à récompenser par la même allocation celui qui affirme sa valeur dans des conditions défavorables et celui qui bénéficie d'une indulgente allégeance.

C'est là la condamnation des handicaps dotés trop richement et chargés d'un rôle trop important. En France nous sommes arrivés à nous affranchir dans une certaine mesure de cette sorte d'épreuves : le Grand Steeple-Chase et la Grande Course de haies d'Auteuil sont des courses à poids pour âge depuis 1890; il en est de même à Nice, depuis 1910, pour le Grand Prix et le prix de Monte-Carlo. Il est curieux de constater que les Anglais ne sont pas encore aussi avancés que nous à ce point de vue.

Ces considérations théoriques ne doivent cependant pas nous amener à contester la valeur du récent héros du Grand National. A vrai dire ce Sunloch est plutôt un inconnu.

Il est né en 1906 chez M. Brack à qui sa mère avait été donnée par M. H.-T. Barclay, le propriétaire du célèbre Bendigo. Jusqu'à l'an dernier, Sunloch servit de cheval de chasse au fils de son éleveur, qui, entre temps, lui fit disputer quelques modestes épreuves. Ses débuts eurent lieu le 11 avril 1912 à Croxton Park dans une petite course de haies de 1.625 francs, où il prit la seconde place.

Il ne reparut que le 9 avril 1913, à Melton, dans une épreuve du même genre où il se classa encore second; puis le lendemain, il remporta, à Croxton Park, la course dans laquelle il avait échoué douze mois auparavant. Le 21 avril et le 5 mai, il occupa encore le second rang dans deux épreuves insignifiantes pour hunters.

C'est vers cette époque que M. Tyler, croyant pouvoir tirer un bon parti de ce modeste performer, l'acheta à M. Black pour 7.875 francs. Une fois déjà, raconte t-on, son éleveur avait failli le vendre : un amateur l'avait acquis pour 4.240 francs, mais il avait fait annuler le marché sous prétexte que le cheval aurait été quelque peu corneur.

Sous les couleurs de son nouveau propriétaire, qui était d'ailleurs en même temps son entraîneur, Sunloch effectua ses débuts en steeple-chase. Les six sorties, qu'il fournit ainsi à la fin de 1913, furent marquées par trois victoires et trois échecs. Cette année, il fit sa rentrée au mois de février à Leicester, où il prit la seconde place dans un steeple; puis, il s'adjugea une épreuve semblable à Derby au début du mois de mars.

Telle était, dans son détail, la carrière peu engageante de Sunloch jusqu'au jour où il disputa le Grand National. Il avait donc bien des éléments contre lui : tout d'abord ses premiers essais publics sur les gros obstacles remontaient à peine à cinq mois; d'un autre côté, il n'avait jamais rencontré de concurrents sérieux; enfin, il allait avoir à affronter pour la première fois, le sévère parcours de Liverpool.

L'ensemble de ces raisons nous explique pourquoi tous les rédacteurs sportifs anglais, qui, depuis la publication des poids, envisageaient les chances des divers concurrents, avaient, jusqu'à la veille de la course, négligé complètement celle de Sunloch.

De même, il n'en avait été question, à aucun moment, dans le marché des paris à l'avance. C'est seulement au cours de la journée précédant le Grand National, que le cheval de M. Tyler fut pris par quelques audacieux initiés, à des cotes variant de 33 à 22 contre un. Sur le champ de courses, son apparence et la confiance non dissimulée de son propriétaire lui rallièrent encore quelques partisans, après avoir ouvert à 20 contre un, il clôtura à 16 1/2 contre un.

Toutes les faveurs du public allaient à Covertcoat, premier favori à 7 contre un; Lutteur III et Ilston était à 10 contre un; Trianon III, à 12; Ballyhackle, à 14, suivi par Sunloch, Jacobus et Bloodstone, tous trois à la même cote.

Vingt concurrents se rangèrent sous les ordres du starter. Dès le départ, Bloodstone s'élança en tête, serré de près par Sunloch; mais, lorsque le premier fence franchi, les jockeys commencèrent à choisir leur place, Sunloch, poussé par son jockey Smith, prit résolument le commandement, tandis que Covertcoat, Trianon III et Lutteur III restaient parmi les derniers rangs pour faire la sage course d'attente que leur imposait leur poids élevé.

troisième, mais il s'agissait de faire hisser au grand mât indiquant les victoires, les couleurs de la nationalité à laquelle appartenait le triomphateur, suprême honneur...

Je n'eus pas le temps de rêver longtemps, et encore moins d'écouter les banales instructions du commissaire de course, lorsqu'un dernier appel et un coup de pistolet retentirent. A cet instant je ne pensais plus qu'à la tactique que j'allais employer pour tenter de triompher.

Durant quatre ou cinq tours je restais placé dans les foulées de Hannes Kolehmainen qui assurait le commandement depuis le deuxième tour; je me contentais de suivre encore quelques mètres et décidais de passer en tête au prochain passage avant l'entrée du virage.

Plus de la moitié de la distance restait à parcourir lorsque je mis ma tactique à exécution. Elle consistait à essayer d'écœurer tous mes adversaires par un train soutenu: un à un ceux-ci lâchèrent pied, seul le Finlandais semblable à une sangsue n'avait pas décollé. J'activai davantage, encore confiant dans un résultat significatif. J'entendais les temps des tours que m'annonçait un camarade dévoué placé dans un des virages: j'en étais stupéfait, mais ce qui m'étonnait le plus c'était de sentir le Finlandais dans ma foulée. Il me semblait impossible qu'à cette allure un autre homme puisse suivre, je ne le voyais pas, j'entendais son souffle puissant, nullement saccadé, je sentais que cette respiration aussi bien rythmée ne pouvait être que celle d'un véritable phénomène.

Alors que d'après les compétences athlétiques, nous ressemblions à deux machines humaines disputant le concours en dehors des autres concurrents, qui étaient à près de deux tiers de tour de piste (384 m. 10) en arrière, nos figures ne trahissaient pas la moindre fatigue, nous poursuivions notre route, lorsque la cloche résonna.

Le Finlandais simula un démarrage dans le but de me faire mener les dernières foulées, je tombai dans ce piège ne le laissant pas passer, j'étais encore en tête à trois mètres du poteau. Malgré mon énergie et cette lutte acharnée où je dépensais sans compter tout ce qui me restait de mes forces physiques dans ce « rush » qui me paraissait interminable, je ne parvenais pas à lâcher mon rival. C'est alors que celui-ci, rassemblant ses dernières ressources et dans une détente irrésistible, se jeta sur le fil, s'assurant la poitrine d'avance qui devait lui donner la victoire et l'un des plus beaux records du monde, celui des 5.000 mètres en 14 m. 36 s. 3/5.

Nous fûmes très applaudis par la foule qui était en admiration devant un temps qu'on croyait inaccessible aux forces humaines.

L'Anglais Hutsson arriva troisième mais à plus de 200 mètres.

Tous les temps intermédiaires furent battus; malheureusement, les dirigeants suédois ne se donnèrent pas la peine de les faire constater officiellement; c'est ainsi que les 3 milles anglais (4.827) détenus par Alfred Shrubb furent couverts en 14 m. 7 s. au lieu de 14 m. 18 s.

Le soir même je télégraphiais à mes amis :

« Battu d'une poitrine, temps 14 m. 36 s. 3/5, suis très heureux quand même. »

Si ma course en France ne fut pas comprise des profanes, le temps en disait long.

EN TRIOMPHE

Jean Bouin porté en triomphe par ses camarades américains, à Marseille.

COMMENT ON VIENT EN FORME

Dans les milieux sportifs on emploie couramment l'expression « être en forme » pour signifier être en pleine possession de ses moyens physiques, maître de ses muscles, en excellente santé, prêt à pouvoir fournir un effort sans fatigue, etc.

Certains coureurs sont en forme dans un temps plus ou moins court. Ordinairement, les jeunes athlètes sont vite en condition, alors qu'au contraire ceux qui sont âgés et puissamment bâtis y parviennent plus lentement, mais généralement la forme de ces derniers est supérieure à celle des premiers.

Pour l'acquérir, un travail sérieux, régulier et méthodique s'impose. Au début, le sportsman s'assurera la bonne santé par différents soins qu'il appliquera à son tempérament, ensuite il commencera par des séries d'exercices d'assouplissement et du footing de préférence dans les bois ou sur de grandes et larges promenades.

Le corps physiquement préparé à la fatigue par les longues marches, le coureur pourra alors entreprendre son entraînement sur piste ou en cross-country. Il s'apercevra qu'il est en pleine forme, lorsque son souffle aura acquis de la cadence, que les battements de son cœur seront devenus réguliers, qu'il ne ressentira plus trace de fatigue et surtout d'après les résultats qu'il aura obtenus contre la montre ou comparativement avec ses adversaires ou camarades de sport.

Pour s'entretenir dans cet état physique, l'athlète ne cessera pas l'entraînement, bien au contraire il poursuivra son travail aussi souvent qu'au début, mais en ayant soin de ne jamais produire d'efforts, et de s'abstenir de parcourir de longues distances. Ceci pour le coureur de fond. Si nous prenons comme exemple un spécialiste des courses de 10 à 15 kilomètres, il se bornera à parcourir des galops de cinq à six mille mètres qui lui suffiront largement à se maintenir en souffle.

Il observera et continuera son régime alimentaire et devra faire usage de légumes ou d'une nourriture rafraîchissante, rendu surtout nécessaire par la fatigue et le surcroît d'efforts accomplis pour arriver à la forme.

Les divers symptômes du surentraînement sont généralement les suivants : sommeil irrégulier et agité, gorge sèche, absence d'appétit et lassitude générale. Le sportsman devra veiller à éviter ce défaut : il sera inutile d'insister et de vouloir lutter dans cet état physique. Seul le repos vous donnera les moyens de retrouver les qualités que vous pourriez perdre totalement en vous engageant dans une voie persistante.

Ne pas perdre de la distance en piste.

Cette qualité ne présente aucun intérêt pour les coureurs de vitesse et de demi-fond, mais elle aura une grande importance pour ceux de longues distances.

Dans ces dernières, le nombre de tours étant nombreux, le stayer devra veiller à s'assurer la corde, le plus souvent qu'il pourra, il évitera de passer un adversaire dans les virages. Aux séances d'entraînement, il s'habituera à marcher le plus près possible à frôler même la bordure qui délimite ordinairement les différentes pistes.

Je me rappelle qu'en vue de mon record de la demi-heure, je m'étais entraîné une quinzaine de jours sur la piste de Colombes, le sol de cette dernière était très affaissé, en raison des dernières inondations. En m'exerçant, il m'arrivait parfois de sentir l'herbe de la pelouse qui entoure la piste me caresser les jambes tant je me tenais rapproché du cercle de bois qui sépare la cendrée du gazon.

Dans ma course de l'heure du 6 juillet 1913, à Stockholm, j'eus à lutter très souvent pour éviter de perdre de la distance, et il y avait sur piste 32 coureurs. Chaque fois que je voulais en passer un, j'étais obligé de le faire à l'extérieur. On peut évaluer facilement que je perdis ainsi une centaine de mètres.

Ceci en dit long sur l'importance de savoir courir à la corde et éviter de voyager inutilement.

QU'EST-CE QUE LE CROSS-COUNTRY?

La saison de cross-country ou course à travers la campagne se pratique généralement dès le commencement de novembre pour se terminer dans les derniers jours de mars.

A l'instar du Petit Poucet qui semait des miettes de pain pour retrouver son chemin, les coureurs suivent une piste tracée avec des rognures de papiers multicolores, lesquelles ont été jetées auparavant par quelques camarades de club. Ceux-ci sont appelés plus couramment traceurs. Ce rôle est habituellement rempli par des anciens crossmen devenus plus tard dirigeants de club. Après avoir repéré soigneusement le parcours à l'aide d'une carte, les traceurs, porteurs de sacs gonflés de papiers, se séparent en deux groupes, partant dans deux directions opposées pour converger au même point, après avoir répandu et épuisé tout le contenu de leurs sacs.

(A suivre.) JEAN BOUIN.

P. S. — En prenant la troisième place dans le cross des Cinq Nations, samedi dernier, le team français a mérité des sportmen.

Pour certains, notre classement ne signifiera pas grand'chose, mais si l'on veut bien se souvenir, l'on constatera que c'est la première fois que nous remportons une aussi bonne place hors de France.

Nous devons nous estimer heureux de ce classement acquis avec une équipe composée d'éléments jeunes et presque débutants.

L'on ne saurait trop louer le courage de nos petits champions, qui firent preuve en cette circonstance d'une capacité de volonté et d'énergie étonnantes.

Il faut les avoir vus dévaler les dangereuses pentes au risque d'aller s'écraser au bas, il faut se rendre compte de la force de caractère dépensé pour ne pas passer du pas de course au pas de marche, dans les nombreuses côtes qui émaillaient le parcours, il faut, dis-je, les avoir vu foncer dans les nappes d'eau glacées formées par les pluies récentes et que les organisateurs n'avaient pu éviter dans leur tracé.

Dire quel fut le meilleur de nos représentants est chose bien difficile: il est certain que le classement de Lalaimode est merveilleux, mais les arrivées furent si serrées que nous devons tous les associer dans le même mérite.

A certain moment de la course nos hommes auraient pu faire une lutte d'équipes. Lorsque Arbidi, Bonvicini, Denis, Pouzette et Lalaimode se trouvèrent séparés de quelques mètres seulement, ils auraient pu adopter cette tactique. C'est le seul reproche qu'on puisse leur adresser d'avoir abandonné cette idée. Quant à imposer cette méthode au départ je laisse cette théorie à d'autres, le cross des cinq Nations est tout autre chose que nos compétitions.

Mes pronostics se sont confirmés quand au mauvais classement des Irlandais : il est dû en partie au forfait du sergent F. I. O'Neill.

Individuellement Nicholls du Surrey A. Club a triomphé, je l'avais désigné comme l'un des trois hommes susceptibles de remporter le titre.

Puisqu'il faut donner une opinion sur le vainqueur, je ne le crois pas de la classe des Wood, des Scott etc. Sa difficile victoire en est la preuve évidente. J. B.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Morri, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris